

Tre bacini per il porto di Pescara: una proposta

La storia del porto di Pescara è solo uno dei tanti esempi di difficile interazione tra scalo marittimo e città, ed è una questione che agita da tempo le acque della politica amministrativa cittadina. A rendere più difficoltosa l'evoluzione di questi rapporti, va considerato che Pescara, pur essendo una città di mare, non può certo definirsi città marittima. Il suo rapporto con l'acqua subisce il condizionamento causato da un suo elemento di grande ricchezza, cioè la spiaggia in città. Così il pescarese ha sempre guardato l'Adriatico attraverso gli ombrelloni che ne punteggiano il litorale da maggio a settembre, dimenticandone l'esistenza per i restanti mesi dell'anno. A questa diatriba si cerca oggi di porre rimedio con un percorso di condivisione tra Enti Locali, stakeholders, associazioni ed operatori sugli indirizzi del nuovo Piano Regolatore Portuale. Fino all'epoca dell'espansione edilizia degli anni del dopoguerra, il suo porto canale, situato alla foce del fiume Pescara e che a sua volta taglia in due la città, rappresentava un'entità assolutamente avulsa dalla percezione del cittadino; ad accrescere il distacco contribuivano alcuni insediamenti industriali, attivi fino ai primi anni '60, situati come cortina di separazione tra la città e il porto. Così la città non sente il suo porto, e anche per questo motivo lo ha soffocato assecondando le smanie edificatorie post-belliche. Uno scalo di modeste dimensioni, 350 metri di banchina commerciale con fondali soggetti alle piene fluviali. Nonostante queste limitazioni, grazie alla felice posizione e alla alta dotazione infrastrutturale del territorio, Pescara ha conteso fino a poco tempo fa al porto di Ortona fa i principali traffici di merci secche per le industrie della vallata del fiume Pescara. L'antico porto Romano lo si trova ancora risalendo di qualche centinaio di metri la sponda destra del fiume, all'altezza del centro storico della città. Qui si svolgevano gli sbarchi e i commerci, in corrispondenza dell'antico insediamento di Ostia

Three Basins for the Port of Pescara: a Proposal

The history of the port of Pescara is only one of the many examples of the difficult interaction between the seaport and its city, and is a question that has been upsetting local administrative politics for some time. To make the evolution in this relationship even more difficult is the fact that while Pescara is a city on the sea, it can certainly not be defined as a maritime city. Its relationship with the water has been constrained by an element that brings it great richness, the beach within the city. Thus the citizens of Pescara have always admired the Adriatic city from under the umbrellas that dot the coast from May to September, and forget that it exists during the other months of the year. Today an effort is being made to end this diatribe through a process shared by local government agencies, stakeholders, associations and professionals operating under the guidelines of the new Port Master Plan. Until the era of its post-war urban expansion, the port canal, located at the mouth of the Pescara River which also cut the city in two, represented something far outside the perception of the average citizen; increasing the division were a number of industrial plants active through the Sixties, set like a partition between the city and the port. Thus the city has no sense of its port, and this is another reason why it allowed it to be suffocated to cater to the post-war building spree. A modest-sized port, 350 meters of commercial wharfs with a seafloor subject to river flooding. Despite these limitations, thanks to its fortunate location and the intensive network of infrastructures on the territory, Pescara competed until

recently with the port of Ortona for the major dry cargo traffic serving the industries in the Pescara River Valley. The ancient Roman port may still be found a few hundred meters upstream along the right bank of the river, towards the historic center of the city. This is where ships and trade came in, to the ancient settlement of Ostia Aterni. The advent of modern navigation and the increasing dimensions of the ships at the turn of the twentieth century, progressively moved the traffic towards the mouth of the river, so that in 1911 the first guardian wharfs were built, overcoming government opposition in favor of the nearby port of Ortona and serving the requirements of the newly formed chemical-industrial complex of the Pescara valley. The new wharfs extended about 300 meters out to sea, to accompany the outflow of the river. The ships were no longer forced to stay in the bay and the port businesses served as platforms to load and unload cargo along the riverbanks. Even then the local bourgeoisie, which benefited from the advent of the railway along the Adriatic, prospered thanks to the trade and the lands they owned and did not consider port activities as a particularly advantageous opportunity. Even the dockworkers who unloaded the coal were peasants, men and women, from the hill town of San Silvestro. The wharves were thus strewn with cargo and, when the chemical plant developed 50 kilometers from Pescara, the small port was used intensively at the service of this industrial complex. World War II brought the systematic destruction of the transportation infrastructures, including ports, which

I moli guardiani del porto canale furono realizzati nel 1911. In queste immagini l'infissione dei pali di sostegno.

Los espigones paralelos del puerto canal fueron construidos en el 1911. En estas imágenes la fijación de los postes de apoyo.



Aterni. L'avvento della navigazione moderna e le dimensioni sempre maggiori del naviglio, tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, spinsero progressivamente i traffici verso la foce del fiume, tanto che nel 1911 furono realizzati i primi moli guardiani, vincendo le resistenze governative a favore del vicino porto di Ortona ed assecondando le esigenze del nascente polo chimico-industriale della Valle del Pescara. I nuovi moli si spingevano per circa 300 metri in mare, allo scopo di accompagnare il deflusso fluviale. Le navi non erano più costrette a sostare in rada e le imprese portuali a servirsi di chiatte per il trasbordo e lo sbarco delle merci lungo le sponde del fiume. Già allora la borghesia locale, beneficiata dall'avvento della ferrovia adriatica, prosperava grazie ai commerci ed alle proprietà terriere e non stimava le attività portuali tra le opportunità più vantaggiose. Gli stessi scaricatori utilizzati per lo sbarco del carbone erano i contadini, uomini e donne, provenienti dal borgo collinare di San Silvestro. Le banchine erano così animate dalle merci alla rinfusa e, sempre grazie al polo chimico sorto a 50 km da Pescara, il piccolo scalo veniva intensivamente utilizzato a servizio di questa realtà industriale. La Seconda Guerra Mondiale portò la distruzione sistematica delle infrastrutture di trasporto, comprese quelle portuali, che furono rapidamente ricostruite grazie alle citate realtà industriali, consentendo a queste di riprendere immediatamente la produzione. I collegamenti passeggeri per Spalato (1966) delinearono per la prima volta la possibilità di una differenziazione nelle tipologie del traffico portuale. I lusinghieri risultati delle prime stagioni convinsero la società armatrice a mettere in cantiere un traghetto da plasmare intorno ai limiti del porto canale: chiglia piatta, pescaggio ridotto, portellone laterale e massima manovrabilità. Tutte queste circostanze non furono tuttavia sufficienti a sollevare con urgenza la questione del definitivo poten-

were rapidly reconstructed thanks to the above-mentioned industries, allowing production to be resumed immediately. The passenger connections to Split (1966) delineated the possibility of differentiating port traffic typologies for the first time. The successful results in the early years convinced ship owners to build a ferry shaped to fit the limits of the port canal: flat hull, limited draft, loading door on the side and exceptional maneuverability. All these circumstances proved insufficient however to stimulate an urgent examination of the issue of reinforcing port capabilities in Pescara. Like almost a century earlier, the lack of interest demonstrated by politicians and the forceful resistance of the Ortona lobbies blocked any attempt to develop the port. Its potential was further depressed by two circumstances that occurred during the Eighties. The first was the completion of the road that connected the city and its port with the highways to Rome and the A14. The pilings that allowed the new roadway to soar over the heart of the city, occupying the flood plains of the river, eliminated the railway connection between the port and the nearby cargo freightyard. The second element of penalization was the construction of the Marina di Pescara tourist port, anchored to the southern wharf of the port canal. This project in fact put an end to the many existing projects to revitalize the port, such as the "port island", a futuristic structure designed on the open sea and connected to the mainland by an elevated roadway. Only in the Nineties, following a number of careless interventions on the wharfs and a series

of tragedies whose victims were fishermen killed by storms at sea, it was decided to develop the infrastructure with a design whose purpose was more overtly to protect the entrance of the port canal rather than to actually develop its cargo and passenger functions. While this scenario required the construction of a protection wall at the mouth of the river, a new wharf outside the port canal was added during the design phase, with two docks at right angles for a total length of less than 400 meters. Once it was built, the tidal barrier brought a problem to light that had been ignored until that time: the pollution of the Pescara River. In fact, the dam deviated part of the polluted freshwater from the river towards the coast, causing swimming to be banned on city beaches, the sea water to mix with fresh water and the new outer harbour to be quickly buried by the sand. Thus a furious debate arose in the city which blocked the construction of the outer wharves through 2003; it was feared that they would worsen the situation of the coastal waters. Only after a series of minor changes to the working drawings, was the project, in fact a very small one, allowed to proceed, only to discover, thanks to the studies conducted by the Agency for Environmental Protection and the Technical services (APAT) that the new structures would not have generated negative effects on the quality of the water. But the serious handicap constituted by the Pescara River, which requires frequent and indispensable dredging because it deposits one million cubic meters of sediment per year, still remains the major emergency to deal with in view of the requirements of the new Port Master Plan. The legislative framework applicable here is Law 84/94; the port of Pescara is classified as II° category – I° class, so that it lies under the direction of the Ministry of Infrastructure, through the S.I.I.T. (Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti) which developed the Plan; it must now be adopted by the Maritime Authority, in agreement with the Municipality concerned. This is followed by an assessment by the Superior Council for Public Works, by the Environmental Impact Evaluation procedure and finally approval by the Regional Government. The first important element of innovation in regard to the procedures delineated above was to form a team composed of the local government agencies involved, the Capitaneria di Porto and the S.I.I.T. In this venue the City Government of Pescara was chosen as the subject delegated to define the guidelines of the new Port Master Plan. A wise step, considering the strong interpenetration between the urban fabric and the port area, and the logical need for harmonization between the current urban planning tools, the traffic and urban mobility plan and the early port plan. Similarly, thanks to a consolidated collaboration, APAT has synthesized the

ziamento della portualità pescarese. Come quasi un secolo prima, il disinteresse dei politici e le forti resistenze delle lobbies ortonesi bloccarono ogni tentativo di sviluppo dello scalo.

A deprimerne ulteriormente le potenzialità contribuirono due circostanze a cavallo degli anni 80. La prima fu costituita dall'ultimazione del raccordo stradale che unisce la città e il porto con gli assi autostradali per Roma e della A14. I piloni che consentivano al nuovo asse viario di planare nel cuore della città, occupando le golene fluviali, cancellarono il raccordo ferroviario tra il porto ed il vicino scalo merci. Il secondo elemento di penalizzazione venne dalla realizzazione del porto turistico Marina di Pescara, ancorato al molo sud del porto canale. Questo intervento tracciò infatti il definitivo segno rosso sui tanti progetti di potenziamento dello scalo come il "porto isola", futuristica struttura progettata in mare aperto e collegata alla terra ferma da una sopraelevata. Solo negli anni 90, a seguito di alcuni maldestri interventi sui vecchi moli e dopo alcune tragedie di cui furono vittime pescatori sorpresi dal mare in burrasca, si decise di intervenire sull'infrastruttura attraverso una progettualità più votata alla protezione dell'ingresso nel porto canale che a un reale sviluppo delle funzioni mercantili e passeggeri. Se questo scenario aveva reso necessaria la realizzazione di un'opera foranea di protezione dell'imboccatura, a questa fu aggiunto in fase progettuale un nuovo molo esterno al porto canale, corredato da due banchine ad angolo retto per uno sviluppo totale inferiore ai 400 m. Una volta realizzata, la diga foranea evidenziò immediatamente un problema che fino ad allora era stato trascurato: l'inquinamento del fiume Pescara. La diga infatti, deviando parte delle acque dolci e inquinate del fiume verso il litorale, divenne responsabile dei divieti di balneazione sulle spiagge cittadine, della dolcificazione delle acque marine nonché del precoce insabbiamento del neonato avamposto. Nacque così un acceso dibattito cittadino destinato a bloccare fino al 2003 la realizzazione delle nuove banchine esterne; a queste infatti veniva preventivamente imputato un ulteriore peggioramento della situazione delle acque costiere. Solo dopo alcuni ritocchi al progetto esecutivo si riuscì a sbloccare l'opera, peraltro di modeste dimensioni, salvo scoprire che, grazie agli studi svolti dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici (APAT), le nuove strutture non avrebbero generato ulteriori effetti negativi sulla qualità delle acque. Ma la pesante ipoteca costituita dal fiume Pescara, che con un milione annuo di metri cubi di detriti rende i dragaggi indispensabili e frequenti, resta ancora oggi la principale emergenza da affrontare in vista della predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Il quadro normativo di riferimento è quello della Legge 84/94; il porto di Pescara è classificato II° categoria – I° classe, cioè di competenza del Ministero delle Infrastrutture, attraverso il S.I.I.T., Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti, che elabora il Piano; la sua adozione spetta all'Autorità Marittima, d'intesa con il Comune interessato. Seguono il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e infine l'approvazione della Regione. Il primo importante elemento di innovazione rispetto alle procedure delineate è stata la formazione di un gruppo di lavoro formato dagli Enti Locali interessati, la Capitaneria di Porto e il S.I.I.T. In questa sede si è individuato nel

Comune di Pescara il soggetto deputato a definire le linee di indirizzo del nuovo P.R.P. Un passaggio opportuno, considerando la forte compenetrazione tra il tessuto urbano e l'area portuale, oltre che le logiche esigenze di armonizzazione tra lo strumento di pianificazione urbana vigente, il piano del traffico e della mobilità urbana ed il nascente piano portuale. Parallelamente, grazie a consolidati rapporti di collaborazione, l'APAT ha riassunto gli studi condotti sulla interazione tra fiume e sistema costiero-portuale in un documento intitolato "Dispersione del flusso fluviale nell'area portuale di Pescara: proposte preliminari di intervento". Sebbene preliminare, lo studio definisce tuttavia un preciso punto di partenza per i nuovi interventi: il fiume e il porto devono finalmente diventare entità fisicamente distinte tra loro. Su questo elemento si è verificata la convergenza di indirizzi e finalità tra tutti gli attori interessati. D'altronde la proposta dell'APAT ha il pregio di essere stata elaborata attraverso la griglia delle emergenze di carattere ambientale. Allo scioglimento di questi nodi si è giustamente affiancato l'obiettivo di offrire nuove opportunità al rilancio delle attività portuali, sebbene su questo punto c'è il rischio, come vedremo, che nasca un'assurda polemica locale, priva dei necessari presupposti tecnici, sulla destinazione delle strutture da realizzare. Dunque il nuovo assetto portuale, frutto di

studies on the interaction between the river and the coastal-port system in a document entitled "Dispersion of the flow of river water in the port area of Pescara: preliminary proposals for action". Though it is preliminary, the study does define a precise point of departure for the new projects: the river and the port must finally become entities that are physically distinct from one another. This element catalyzed a convergence of orientation and objectives among all the interested actors. Besides the proposal by APAT had the added advantage of being developed within the grid of environmental emergencies. When these issues were resolved, it was correctly decided to add the objective of revitalizing port activities, though on this point there was the risk, as we will see later, of initiating an absurd local debate, devoid of the necessary technical basis, on the destination of the structures that would be built. Thus the new port configuration, which was the result of a series of hypotheses progressively developed on the basis of the importance of the job, will lead to the separation between the commercial basin and the port canal, while concurrently reconstituting the free flow of the water from the river into the sea. The current outer harbor, which the out-flowing river runs through, will be definitively isolated from it, allowing construction of a sheltered port, whose wharves, in term of linear meters, will be far superior to what is currently available. The flow of the Pescara River, thanks to the deviations and the extension of the guardian wharves to "pierce" the tidal barrier, will once again find con-

ditions analogous to the ones that existed prior to the construction of the dam itself, thus solving the problem of the return of polluted freshwaters towards the city beaches. The future configuration of the port will thus be characterized by the presence of three basins with different roles and characteristics. Beside the tourist port, built in the Eighties, and which should be further developed, the new configuration of the port canal will allow local boats to continue to use the mouth of the river as their port of departure. The presence of freshwater, the location of the fish market and of the other correlated activities are the elements around which there is a generalized consensus around this solution. Finally a port for commercial and passenger traffic, physically distinct and thus no longer subject to interferences from other activities or the negative effects of river sedimentation. The activation of the ISPS code and its progressive application to national traffic will make ports increasingly similar to airports in terms of organization and division of spaces. This solution will prevent promiscuity between the different uses of the port, making it easier to carry out the obligations imposed by the IMO. In addition the problem of sand sedimentation and the dredged sludge, common to all Adriatic ports, will be drastically reduced. But the city has not forgotten the bitterness of the debate that arose during the preceding works, when the debate on the future of the port had turned into a hardened confrontation. Pescara can no longer afford the luxury of involving its citizens and institutions in further polemical con-

una serie di ipotesi elaborate progressivamente sulla base dell'importanza dell'intervento, porterà a separare il bacino commerciale dal porto canale, ripristinando nel contempo un libero sbocco delle acque fluviali verso il largo. L'attuale bacino esterno, attraversato dalla corrente del fiume in uscita, sarà definitivamente isolato da questa, consentendo la realizzazione di un porto riparato, le cui banchine, in termini di metri lineari, avranno uno sviluppo notevolmente superiore rispetto a quello attualmente disponibile. Il deflusso del fiume Pescara, grazie alla deviazione e al prolungamento dei moli guardiani a "bucare" la diga foranea, tornerà a svolgersi in condizioni analoghe a quelle che si avevano anteriormente alla realizzazione della diga stessa, risolvendo così il problema del rimbalzo delle acque dolci e inquinate verso il litorale cittadino. L'assetto futuro del porto sarà così caratterizzato dalla presenza di tre bacini distinti per ruoli e caratteristiche. Accanto al porto turistico, realizzato negli anni 80 e da valorizzare ulteriormente, il nuovo assetto del porto canale consentirà alla flottiglia locale di continuare a utilizzare la foce fluviale quale scalo di riferimento. La presenza di acqua dolce, l'ubicazione di mercato ittico e delle altre attività correlate sono gli elementi attorno ai quali si coagula un generalizzato consenso verso tale soluzione. Infine un porto adibito ai traffici commerciali e passeggeri, fisicamente distinto e perciò non più soggetto alle interferenze con le altre attività e agli effetti negativi della sedimentazione fluviale. L'entrata in vigore del codice ISPS e la sua progressiva applicazione anche ai traffici nazionali renderà i porti, per organizzazione e divisione degli spazi, sempre più simili agli aeroporti. Con questa soluzione si eviterà qualsiasi promiscuità tra le diverse utenze portuali, agevolando così l'adempimento degli obblighi imposti dall'IMO. Inoltre il problema dell'insabbiamento e dello smaltimento dei fanghi di dragaggio, comune a tutti i porti adriatici, sarà drasticamente ridimensionato. Ma la città non ha dimenticato l'asprezza del dibattito nato in occasione dei precedenti interventi, quando il confronto sulle sorti dello scalo si era trasformato in un durissimo scontro. Pescara non può permettersi di nuovo il lusso di impegnare cittadinanza e istituzioni in ulteriori polemiche, spesso cavalcate da amministratori e politici poco competenti e alla ricerca di visibilità. Per scongiurare questo rischio e consentire in tempi relativamente brevi l'approvazione delle linee di sviluppo dello scalo, l'Amministrazione Comunale ha deciso di avvalersi di un importante strumento di partecipazione e condivisione: il processo di Agenda 21 locale. Si tratta di una pratica piuttosto consolidata nella realtà locale e che ha offerto riscontri positivi in termini di partecipazione e di progettualità alle quali attingere da parte dei poteri decisionali. Tuttavia una scelta come questa può presentare alcuni inconvenienti. Non sempre conoscenze specifiche e competenze sono alla base delle valutazioni che emergono dai forum e ci si chiede soprattutto quale peso darà l'Amministrazione Comunale, in fase di elaborazione degli indirizzi definitivi, alle indicazioni prodotte nei lavori. Nonostante queste considerazioni, lo sforzo di ottenere un consenso preventivo in merito a un passaggio così importante per la città è senz'altro da catalogare tra le buone pratiche volte alla costruzione di un corretto rapporto tra Enti e Società per la governance del territorio.

Il Comune di Pescara ha elaborato una proposta per le linee di indirizzo del nuovo P.R.P. In questa elaborazione si evidenzia la separazione fisica dei tre bacini, oltre ripristino dello sbocco fluviale in mare aperto.

El Municipio de Pescara ha elaborado una propuesta para las directrices del nuevo P.R.P. En dicha elaboración se destaca la separación física de las tres dársenas, restableciendo la desembocadura fluvial en mar abierto.



frontations, often misused by incompetent administrators and politicians in search of visibility. To avoid this risk and allow approval of the development guidelines for the port in a relatively short time, the City Administration has decided to turn to an important instrument of participation and sharing: the local Agenda 21 process. This practice is fairly consolidated in the local framework and has offered positive results in terms of participation and planning which decision-makers can rely on. However a choice of this kind can present several downsides. The assessments turned out by these forums are not always based on specific knowledge and expertise and one may wonder just how much influence the guidelines produced during these proceedings will have on the City Administration during the development of the definitive guidelines. Despite these considerations, the effort to obtain an early approval for such an important event for the city must undoubtedly be catalogued as good practice, for building a correct relationship between Agencies and Society for the governance of the territory.