



Comune di Pescara

Predisposizione Piano Regolatore Portuale
della Città di Pescara

Quadro Strategico di Sviluppo del Porto di Pescara

Bozza, Ottobre 2008



ECOSFERA S.p.A.
Studi di Fattibilità per l'Economia e la Riqualificazione dell'Ambiente
viale Castrense, 8 – 00182 Roma

Indice

Premessa	5
1 L'impianto generale.....	8
1.1 Il punto di partenza.....	8
1.2 Le declinazioni di attenzione e di intervento	8
2 Il quadro di riferimento	10
2.1 Attività, concorrenza e complementarietà del Porto di Pescara rispetto al sistema portuale mediterraneo.....	10
2.1.1 <i>Il Porto di Pescara: caratteristiche, operatività e volumi</i>	<i>10</i>
2.1.2 <i>Il Porto di Pescara e gli altri porti italiani adriatici.....</i>	<i>12</i>
2.1.3 <i>Competizione tra i porti di Pescara, Ancona e Bari e la complementarietà col Porto di Ortona</i>	<i>14</i>
3 La proposta di sviluppo	18
3.1.1 <i>La proposta di posizionamento competitivo</i>	<i>18</i>
3.1.2 <i>Le priorità strategiche rispetto al Piano Regolatore Portuale</i>	<i>19</i>
4 Lo sviluppo del traffico passeggeri e merci.....	21
4.1 Gli ambiti d'azione prioritari	21
4.2 La rotta mediterranea Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ploce..	21
4.2.1 <i>Intermodalità e interconnessioni mediterranee ovest-est.....</i>	<i>21</i>
4.2.2 <i>Strategie ed alleanze per promuovere la nuova tratta del Corridoio V, Diramazione C, Dorsale E-73 da Ploce a Barcellona</i>	<i>23</i>
4.3 Lo sviluppo dei servizi di linea nell'Adriatico	24
4.3.1 <i>Le opportunità che vengono dall'est.....</i>	<i>24</i>
4.3.2 <i>Potenziare il traffico marittimo per sostenere lo sviluppo locale.....</i>	<i>29</i>
4.3.3 <i>Linee di azione</i>	<i>31</i>
4.3.4 <i>Caratteristiche e traffici dei porti di destinazione</i>	<i>33</i>

4.4	L'Abruzzo e le Autostrade del Mare.....	34
4.4.1	<i>Il piano portuale abruzzese</i>	34
4.4.2	<i>Le Autostrade del Mare</i>	37
4.5	Le opportunità nel segmento crocieristico	40
5	Il Porto di Pescara nel sistema intermodale abruzzese	43
5.1	Il sistema intermodale abruzzese.....	43
5.1.1	<i>Il quadro regionale</i>	43
5.1.2	<i>Gli asset infrastrutturali del territorio</i>	44
5.2	Il Porto di Pescara per favorire l'integrazione e lo sviluppo dei sistemi produttivi locali nelle due sponde dell'Adriatico.....	48
5.2.1	<i>Una politica di attenzione verso l'area balcanica</i>	48
5.2.2	<i>Promozioni ed azioni</i>	49
6	Le relazioni tra porto e città: ambito costiero ed area portuale	51
6.1	Il Porto e la città	51
6.1.1	<i>Il Porto tra sistema urbano della Val Pescara e sistema costiero</i>	51
6.1.2	<i>Il Porto nei piani urbanistici</i>	52
6.1.3	<i>Ambito di sovrapposizione città-porto</i>	55
6.1.4	<i>Caratteristiche socioeconomiche del quartiere portuale</i>	57
6.2	Proposte: sistema turistico integrato e quartiere portuale.....	60
6.2.1	<i>Il sistema turistico culturale</i>	60
6.2.2	<i>Il distretto portuale</i>	61
6.2.3	<i>Strumenti e politiche</i>	62
7	Il quadro economico-finanziario e l'analisi costi-benefici.....	66
7.1	Premesse di contenuto e di metodo.....	66
7.2	Obiettivi e contenuti del progetto di sviluppo del Porto	66
7.3	Interventi strutturali ed investimenti di sviluppo	68
7.3.1	<i>La stima dei costi delle opere portuali</i>	68
7.3.2	<i>La stima dei costi delle infrastrutture di connessione e delle opere retroportuali</i>	70
7.3.3	<i>La stima dei costi delle opere di riqualificazione urbana</i>	72

7.3.4	<i>Considerazioni sui costi di investimento</i>	78
7.4	Ipotesi di scenario sullo sviluppo delle attività portuali	79
7.4.1	<i>Le ipotesi di partenza dello scenario elaborato</i>	79
7.4.2	<i>Le ipotesi di sviluppo del traffico di linea.....</i>	80
7.4.3	<i>Le ipotesi di sviluppo del segmento crocieristico</i>	83
7.4.4	<i>Le ipotesi di sviluppo delle altre attività portuali</i>	84
7.5	La valutazione dei costi-benefici attesi.....	86
7.5.1	<i>Gli ambiti di valutazione e la costruzione degli indicatori</i>	86
7.5.2	<i>I risultati della valutazione costi- benefici attesi.....</i>	87
8	Allegati: dati ed analisi.....	91
8.1	I dati di traffico ed attività marittimo-portuali del Porto di Pescara.....	91
8.2	I dati di traffico del Porto di Ortona	92
8.3	I dati di traffico relativi alle Direzioni Marittime Adriatiche al 2003	94
8.4	Principali connessioni Italia – Croazia - Montenegro al 2008	95
8.5	I dati relativi ai traffici delle destinazioni da introdurre o potenziare al 2007.....	96
8.6	Il quadro descrittivo e conoscitivo dell'area portuale.....	96
8.6.1	<i>La popolazione residente</i>	96
8.6.2	<i>Il patrimonio abitativo dell'area.....</i>	99
8.7	Bibliografia	101

Premessa

Il Quadro Strategico di Sviluppo del Porto di Pescara si colloca chiaramente all'interno delle linee di sviluppo proposte dalla Regione Abruzzo e nell'ambito specifico si propone di fornire ulteriori contributi integrativi e di declinazione sia in riferimento al contesto locale e sia alle possibili correlazioni che si possono creare col sistema infrastrutturale ed intermodale regionale e del centro Italia.

La prospettiva e l'inquadramento di questo lavoro, oltre ad affrontare gli aspetti propri di un piano regolatore portuale, intende proiettarsi anche verso ipotesi di sviluppo più complessive all'interno del sistema territoriale regionale e nella ricerca di possibili collegamenti organici col sistema infrastrutturale, intermodale e produttivo abruzzese fino a spingersi a formulare proposte di integrazioni anche verso quello laziale.

Il punto da cui si intende partire è quello di porre come aspetto centrale la possibilità dell'incremento di traffico marittimo per il Porto di Pescara come condizione nodale del Quadro Strategico di Sviluppo.

Il presupposto prende spunto e consistenza dal fatto che da anni, nonostante la contingenza economica negativa del sistema paese, i traffici marittimi registrano una sostenuta crescita e che nel 2006 le merci per il 46% di quelle esportate e per il 61% di quelle importate hanno viaggiato via mare (elaborazioni Censis su dati ICE-ISTAT)¹.

L'ipotesi dell'incremento di traffico che si propone prende spunto dall'idea e nella proposta di spingersi a costruire un'ipotesi di valorizzazione della trasversale est-ovest contenuta tra l'Adriatico ed il Tirreno, tra il sistema portuale di Pescara-Ortona ed il porto di Civitavecchia e lungo la connessione di collegamento dell'autostrada A24 Roma-Pescara.

Due sponde di mari che trovano prolungamento su una nuova traiettoria trasversale che si allunga nel collegamento verso la penisola iberica tramite il Porto di Civitavecchia e tramite il sistema portuale di Pescara-Ortona verso l'area balcanica ed oltre.

Un'ipotesi di sviluppo che riprende le numerose proposizioni avanzate negli ultimi anni in questo senso e sintetizzabile come l'opzione della formalizzazione del "Corridoio V meridionale" e che cerca, nella visione strategica proposta in questa sede, ulteriori qualificazioni di sostegno.

In questo senso partendo dalla consapevolezza della necessità del sostegno della domanda di trasporto del "Corridoio V meridionale" come uno dei punti centrali per poter proiettare tutta l'opzione di sviluppo che può dare una nuova prospettiva di reale crescita sia al sistema portuale Pescara-Ortona, che all'intermodalità abruzzese, fino a poter configurare importanti

¹ Ricerca Censis per conto dell'Assoport: La portualità come fattore di sviluppo e di modernizzazione. Maggio 2008

opportunità per i processi di internazionalizzazione verso l'area balcanica dei sistemi produttivi locali abruzzesi.

Mettere a disposizione a tutti i sistemi produttivi locali abruzzesi ed in parte a quelli laziali un transito trasversale di trasporto ai loro flussi di merci verso l'area balcanica tramite il gate del sistema portuale di Pescara-Ortona e verso la penisola iberica ed il resto del mediterraneo tramite il gate di Civitavecchia può rappresentare anche uno stimolo per far crescere le economie delle aree interne delle due regioni e per l'Abruzzo, in particolare, poter valorizzare ulteriormente anche l'interporto di Avezzano baricentro geografico naturale.

Una visione certo molto ambiziosa quasi ad ipotizzare un modello di integrazione est-ovest tra i sistemi portuali laziale ed abruzzese.

Una visione tutta da costruire, non priva di difficoltà ed incognite sulle dimensioni della domanda potenziale di traffico che si può nel tempo sviluppare e dei nuovi scenari di mercato che si possono configurare nell'area balcanica.

Dopo la crisi profonda e le guerre civili che hanno portato alla dissoluzione della Jugoslavia ed alla formazione di nuovi stati sovrani, si va realizzando un nuovo scenario di ricostruzione che modifica completamente (ed in chiara e profonda discontinuità) la situazione storica ed impegna tutti ad uno sforzo di possibili prefigurazioni e ricerca di una via di sviluppo per questi territori e verso il processo d'integrazione dei nuovi Stati nell'Unione Europea.

Un disegno politico in queste direzioni che già vede impegnata da tempo direttamente l'Unione Europea con stanziamenti di fondi per investimenti di sostegno e per la realizzazione di nuove infrastrutture. Uno scenario ancora molto aperto e dove le regioni italiane che si affacciano sull'Adriatico non possono non tenerne conto e non possono sottrarsi a interagire con questa realtà che si va formando.

L'attenzione verso una politica integrata tra le Regioni Abruzzo e Lazio rivolta ai balcani potrebbe, anche, in relazione a questo scenario che si va formando, trovare nell'asse longitudinale tracciato nelle estremità est-ovest una nuova interessante direttrice di sviluppo che può proiettarsi su sbocchi di mercato importanti ed integrativi a quelli che si sviluppano nelle tradizionali direttrici nord-sud.

Riprendere e sviluppare la politica di integrazione dell'offerta portuale abruzzese definita dalla Regione e valorizzare la complementarità operativa e funzionale dei porti di Pescara ed Ortona possono rappresentare anche un punto di ripartenza strategica per l'Abruzzo e per le sue politiche di sviluppo economico.

Questo lavoro, nel raccogliere ed interpretare le intenzioni di metodo e di impostazione volute dal Comune di Pescara relative al dare ampio spazio (in modo non usuale) alla definizione di un Quadro Strategico di Sviluppo a supporto della predisposizione del Piano Regolatore Portuale di Pescara,

cerca, nel senso del contesto storico che si va delineando, il bisogno di ricostruire una vision complessiva di sviluppo che vada oltre gli adempimenti della sola pianificazione.

Il Piano Regolatore Portuale della Città di Pescara, che il gruppo di lavoro ha portato avanti nei compiti e nelle competenze professionali specifiche, coglie questa esigenza e questa sfida proponendo un progetto ambizioso e strutturato che guarda al futuro e conseguentemente progetta:

- lo sviluppo delle funzioni portuali considerando le integrazioni, in primis, col porto di Ortona e con gli altri porti abruzzesi;
- la realizzazione di una più funzionale infrastrutturazione appropriata e necessaria in modo da consentire al Porto di operare nelle modalità e nelle caratteristiche tecniche che possono permettere lo sviluppo delle attività portuali;
- la progettazione e predisposizione delle condizioni che permettono la salvaguardia e la sostenibilità ambientale di tutta l'area portuale;
- la progettazione delle aree del retroporto ed una nuova integrazione col tessuto urbano della città.

Un Piano Regolatore Portuale che nelle intenzioni del Comune di Pescara e seguite dal gruppo di lavoro, guarda, tramite il progetto del porto proposto, a contribuire a costruire il futuro possibile di sviluppo per la città, per i territori vicini e per l'intera regione.

In questo senso Comune di Pescara, committente e gruppo di lavoro, per quanto gli compete, si ritrovano impegnati ad interpretare ed elaborare questo bisogno di continuare a costruire il senso di futuro per la Città di Pescara e per tutto l'Abruzzo.

1 L'impianto generale

1.1 Il punto di partenza

Il Quadro Strategico di Sviluppo del Porto rappresenta il documento generale di riferimento di programmazione che sta alla base ed accompagna le scelte che portano alla predisposizione del Piano Regolatore Portuale della Città di Pescara.

E' un documento che ricostruisce la visione strategica di sviluppo che il Comune di Pescara intende perseguire sia tramite azioni di programmazione che di pianificazione urbana.

Il Comune di Pescara, insieme alle Istituzioni, alle rappresentanze, agli operatori ed alla cittadinanza ha inteso ricostruire e definire una strategia di sviluppo per il proprio Porto come punto di riferimento non solo per il suo ridisegno strutturale e funzionale come parte qualificante del sistema urbano ma anche come asset da valorizzare e promuovere all'interno del sistema intermodale regionale, nazionale ed internazionale ed a supporto dei sistemi produttivi locali abruzzesi.

Il Porto di Pescara come opportunità per promuovere e sostenere politiche di sviluppo economico dei sistemi produttivi abruzzesi e nel rafforzamento delle relazioni internazionali con particolare attenzione ai Paesi della costa orientale dell'Adriatico.

Un progetto di grande respiro nella visione strategica di sviluppo per Pescara e per l'Abruzzo e di accorto utilizzo degli strumenti di pianificazione urbanistica.

1.2 Le declinazioni di attenzione e di intervento

Il Porto di Pescara è un sistema complesso di impatto per la Città, nella Città, per i territori limitrofi e per l'intero Abruzzo. Un sistema complesso ed importante che va analizzato e compreso in tutte le sue componenti principali ed in particolare come:

- infrastruttura in quanto stazione marittima e di funzioni produttive (trasporto, ricovero, manutenzione e servizi navali);
- asset integrato di servizio all'intermodalità (componente del sistema integrato di mobilità e trasporto persone-merci via mare-gomma-aereo) ed al sistema produttivo locale (gate di connessione tra sistemi produttivi territoriali);
- area urbana strutturale della Città e luogo di fruizione cittadina.

Il Quadro Strategico di Sviluppo del Porto di Pescara si articola su queste tre dimensioni spaziali di attenzione per procedere a costruire un disegno di sviluppo qualificato ed unitario che costituisca la base di riferimento per la predisposizione tecnica e progettuale del Piano Regolatore Portuale di Pescara.

Dalla ricostruzione di una visione strategica di insieme "industriale", infrastrutturale ed urbanistica si propongono in questo documento analisi, declinazioni in azioni e linee di intervento possibili che richiamano e rinviando poi all'intenzionalità della politica e delle Istituzioni, alla condivisione degli operatori, degli addetti ai lavori e delle rappresentanze, al consenso dei cittadini ed al supporto professionale dei tecnici.

2 Il quadro di riferimento

2.1 Attività, concorrenza e complementarietà del Porto di Pescara rispetto al sistema portuale mediterraneo

2.1.1 Il Porto di Pescara: caratteristiche, operatività e volumi

Il Porto di Pescara, per caratteristiche strutturali, localizzative e logistiche e per la tipologia di domanda di servizio che può intercettare e soddisfare offre un articolato mix tra i tre segmenti di mercato tipici: commerciale (merci e passeggeri), pesca e diporto.

Il porto con 419.808 di tonnellate di merci transitate nel 2007 e con 46.531 di passeggeri rappresenta per volume di traffico il secondo scalo dell'Abruzzo dopo Ortona.

Il **traffico merci** del porto è costituito per il 96% delle merci liquide da prodotti petroliferi e per la restante parte da merci varie.

L'elevata quantità di idrocarburi che viene sbarcata nel porto di Pescara viene trasportata dalla banchina sud tramite oleodotto in un deposito localizzato lungo la Val Pescara. Il progetto di una boa per effettuare operazioni di carico e scarico di idrocarburi, in modo da spostare in mare tutte le operazioni connesse al trattamento di queste merci, appare una soluzione già allo studio che potrebbe rafforzare il ruolo del Porto di Pescara in questo segmento ormai consolidato.

Attualmente l'unico servizio di linea esistente che effettua **trasporto cargo e passeggeri** lungo la linea Pescara Spalato è affidato alla compagnia di navigazione Jadrolinja. Il mezzo, la nave Tiziano che dal '60 effettua collegamenti tra Pescara e Spalato, può trasportare 750 passeggeri, 100 auto e 6 camion ed effettua servizio nel periodo tra giugno e settembre due volte alla settimana.

Il traffico passeggeri è cresciuto notevolmente a partire dal 2004 con l'introduzione della seconda linea veloce Pescara Spalato della Compagnia di navigazione SNAV. L'imbarcazione può trasportare 600 passeggeri, 90 auto ed effettua servizio giornaliero dalla fine di giugno alla prima decade di settembre.

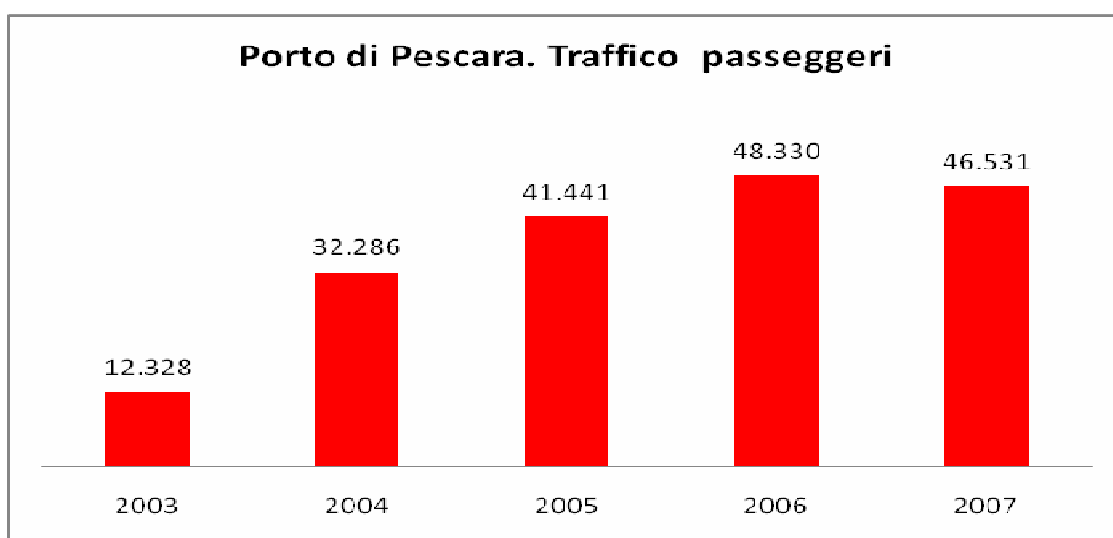
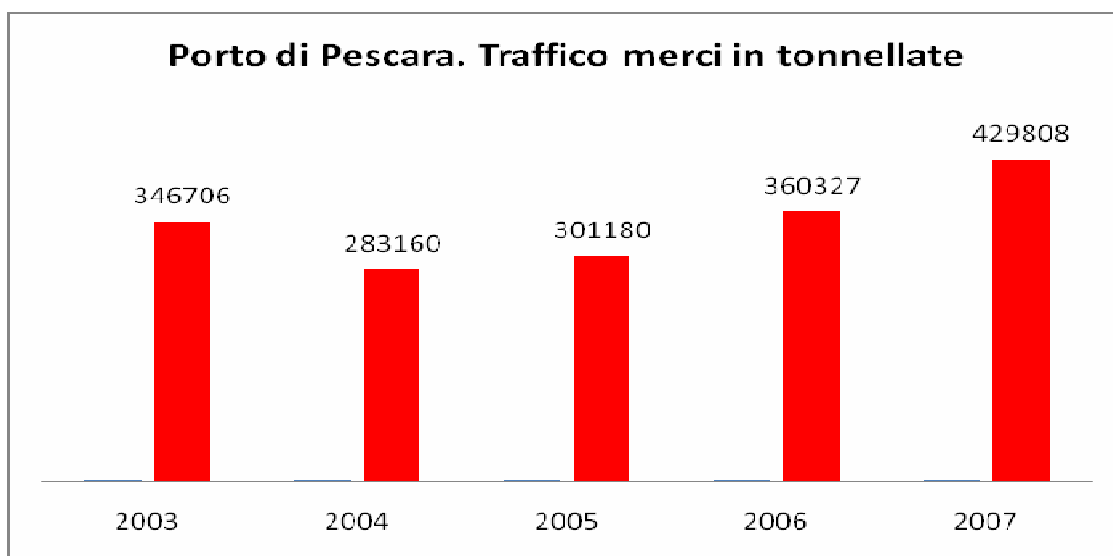


Fig.1: Traffico merci e passeggeri nel Porto di Pescara (2003-2007)
Fonte: Autorità Portuale di Pescara

Il segmento pesca, oggi sviluppato all'interno del porto canale, ha visto negli ultimi anni un progressivo contenimento: attualmente la flotta peschereccia risulta costituita da 93 unità. Le ragioni di questa riduzione progressiva dei mezzi sono senz'altro da attribuire da un lato alla diminuzione delle risorse alieutiche disponibili che si traducono in diminuzione di fatturato, dall'altro alle politiche promosse dalla Comunità Europea rivolte alla riduzione della pesca ed all'ammodernamento del

naviglio². Tutto ciò ha portato in questi ultimi anni ad una sensibile e continua riduzione delle imprese di pesca.

Nel 1985 la Camera di Commercio di Pescara si è fatta promotrice per la realizzazione di una struttura per la nautica da diporto denominata **"Porto turistico Marina di Pescara"** facendo realizzare una struttura capace di ospitare 1250 posti barca per natanti di varia taglia (dai 6 ai 50 metri). Attualmente la struttura è gestita direttamente dalla Camera di Commercio e l'intera offerta dei posti barca è tutta completamente in uso.

2.1.2 Il Porto di Pescara e gli altri porti italiani adriatici

Dal punto di vista dei traffici, pur essendo Pescara un porto di rilevanza nazionale in base al D.M. 21 agosto 1975, se confrontato sulla base dei dati relativi all'anno 2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i porti adriatici italiani assume una posizione subordinata, che lo equipara di fatto ai porti minori come Ravenna, Pesaro e Manfredonia per il trasporto passeggeri, Molfetta, Manfredonia, Termoli, Pesaro e Rimini per il trasporto merci.



Fig.2: Principali Porti Adriatici

² Il riferimento è al "Regolamento (CE) n. 2371/2002 relativo alla conservazione ed allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito di una politica comune" che ha portato all'istituzione della Politica Comune della Pesca. Regione Abruzzo, Analisi della pesca nella Regione Abruzzo, Progetto SICORA.

Dal punto di vista del traffico merci e passeggeri dei porti italiani dell'Adriatico, il Porto di Pescara rispetto a questi produce attualmente volumi molto marginali.

Situazione dovuta in parte dalla limitazione di utilizzo è dalle conseguenze dirette delle caratteristiche delle attuali strutture portuali e dei fondali, oltre che dalle ulteriori problematiche relative al fatto di essere un porto canale.

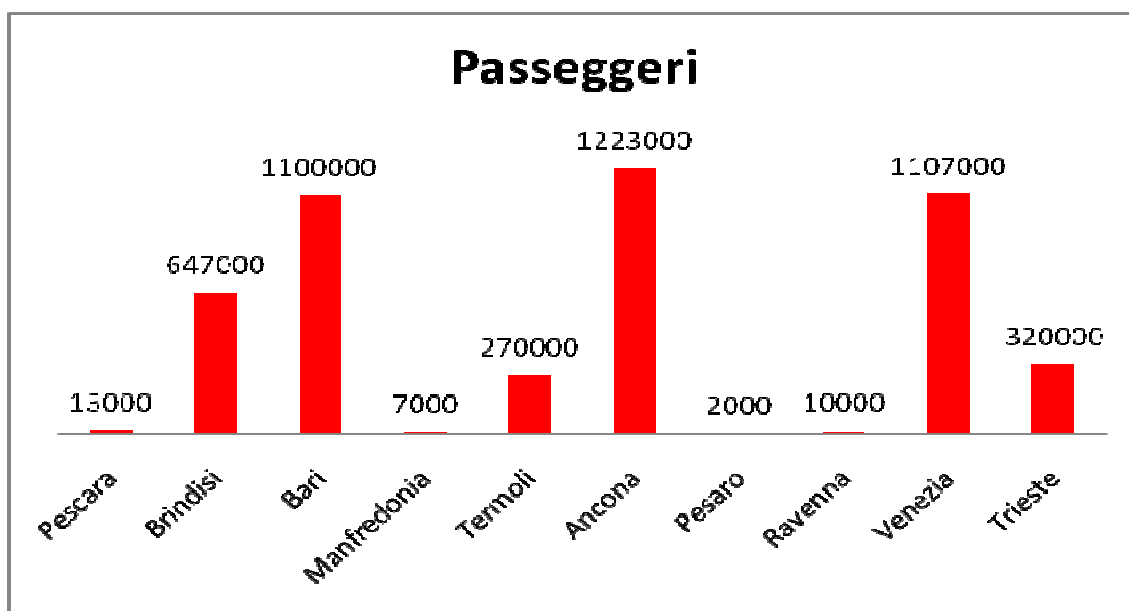
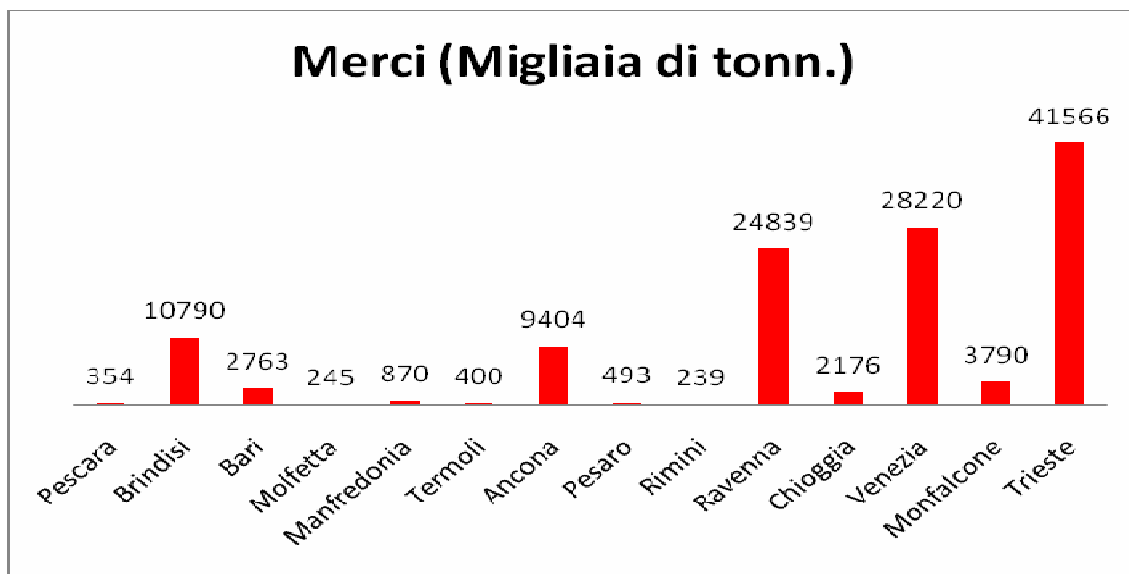


Fig.3: Traffico merci e passeggeri nei Porti Adriatici (dati 2003).
Fonte: MIT, Compendio statistico sul traffico marittimo e aereo 2005

Il Porto di Pescara resta comunque, grazie alla sua posizione mediana nell'Adriatico, un porto con interessanti potenzialità che possono derivare in particolare dall'intensificazione dei traffici con la sponda balcanica e con l'integrazione di servizio e funzioni col Porto di Ortona.

La vicinanza con i porti di Bar, Ploce, Dubrovnik oltre che con quello di Spalato candidano di fatto il sistema portuale Pescara-Ortona a poter divenire un potenziale punto di riferimento all'interno del sistema portuale adriatico e di punto di ingresso per l'Italia centrale.

2.1.3 Competizione tra i porti di Pescara, Ancona e Bari e la complementarità col Porto di Ortona

Lo scenario relativo alla competitività mostra un quadro di estrema debolezza del Porto di Pescara, ad esclusione dei potenziali meccanismi di competizione con i vicini Porti di Ancona e Bari, in previsione di un potenziamento di traffici e strutture portuali, sull'offerta relativa al trasporto passeggeri e passeggeri-merci verso Croazia, Montenegro, Albania e Grecia.



Fig.4: Principali destinazioni di traghetti e navi veloci da Bari, Pescara e Ancona.

I dati testimoniano il ruolo di assoluta marginalità del Porto di Pescara. Attualmente l'unico collegamento con Spalato, a carattere stagionale e caratterizzato da scarsa frequenza, appare del tutto irrilevante rispetto ai numerosissimi collegamenti da Ancona e da Bari.

Il numero di passeggeri transitati dal porto di Pescara costituisce infatti il 26% rispetto a quelli transitati per il porto di Bari ed il 32% in relazione al porto di Ancona. Anche il numero delle destinazioni appare di gran lunga più elevato nei casi di Ancona e Bari. Il primo porto è collegato con Patrasso, Spalato, Durazzo e Bar, il secondo, che è il primo porto dell'Adriatico per passeggeri e cabotaggio nel 2007, risulta collegato con Bar, Corfù, Dubrovnik, Durazzo, Igoumenitsa, Patrasso.

Tuttavia la posizione strategica del Porto di Pescara, baricentrica rispetto al Corridoio Adriatico e strettamente connessa alla sponda tirrenica ed a Roma-Civitavecchia attraverso l'autostrada A24 può suggerire la possibilità di ampliare il range di destinazioni possibili attraverso la creazione di nuove relazioni con l'altra sponda dell'Adriatico.

Se, dunque, Bari ed Ancona rappresentano l'ambito competitivo entro il quale lo sviluppo del Porto di Pescara dovrà trovare spazio, guardando al contesto regionale, in accordo con i numerosi documenti di studio, programmazione e pianificazione oggi esistenti, l'ambito portuale di Ortona, in cui si esplicano attività commerciali, industriali (cantieristica e petrolifera), pescherecce, di servizio ai passeggeri (nel solo periodo estivo per le isole Tremiti) e diportistiche, rappresenta il polo a cui guardare in un'ottica di complementarietà.

Guardando ai dati relativi al traffico merci del 2007 nel porto di Ortona è possibile notare una movimentazione di merci sicuramente più significativa che nel porto di Pescara (1.266.896 tonnellate contro le 419.808 di Pescara), con una prevalenza relativa all'imbarco di merci liquide (gasolio e benzina eco) che rappresenta una quota pari al 56% delle merci che transitano per il porto.

Come per il Porto di Pescara, anche Ortona dimostra la tendenza alla consistenza delle merci sbarcate ed all'esiguità di quelle imbarcate, e si configura come primo porto regionale per il trasporto merci, contro Pescara che tende a consolidare la sua leadership nel trasporto passeggeri. Tale trend è confermato dall'inserimento di tale Porto all'interno del sistema nazionale delle infrastrutture prioritarie per quanto riguarda il suo potenziamento ed il prolungamento della nuova banchina commerciale ai fini della creazione di un nodo-cerniera verso est Europa e Medio Oriente.

La specializzazione del Porto di Ortona per il trasporto di merci secche e alla rinfusa, e containerizzate può essere relazionata ad uno sviluppo del Porto di Pescara che a sua volta potrebbe consolidare i segmenti di attività su cui ha maggiori possibilità di sviluppo (trasporto passeggeri, combi, attività crocieristica, trasporti di idrocarburi con la realizzazione della nuova boa), nella visione di un *porto unico* (R. Pavia).

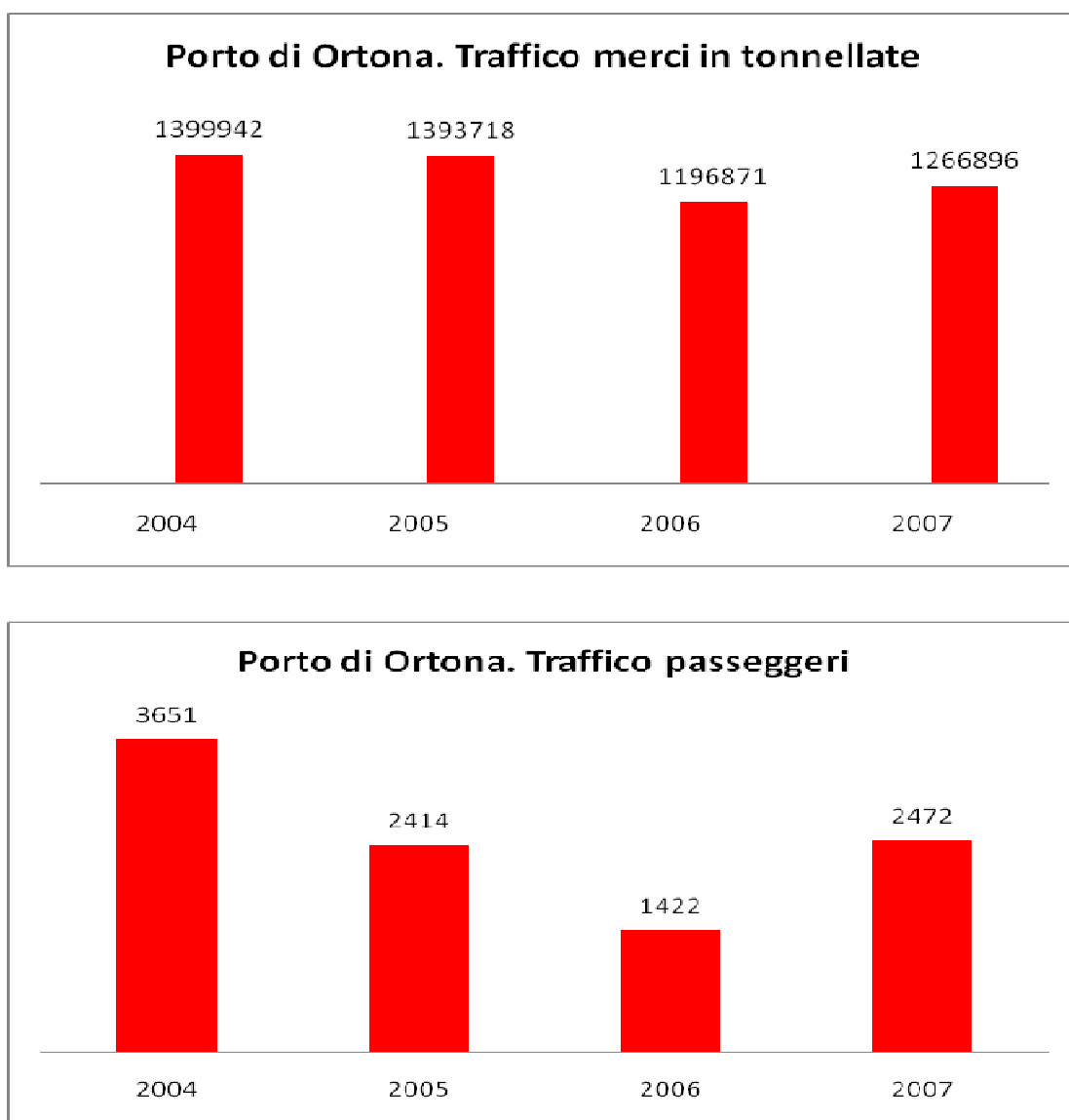


Fig.5: Traffico merci e passeggeri nel Porto di Ortona.
Fonte: Autorità Portuale di Ortona, Sea Bridge.

Concepire Pescara ed Ortona come un unico "sistema porto" che alloca logisticamente in modo funzionale le attività portuali tra le due località, oltre a creare le condizioni per avere una massa critica di volumi lavorati maggiore e riuscire a crear una migliore offerta di servizi, va anche a superare e risolvere alcuni aspetti di specializzazione indicati sulla carta ma che nella realtà hanno o possono avere soluzioni più complesse ed articolate. Ne sono esempi lo scarico degli idrocarburi che viene realizzato a Pescara da un operatore privato con una propria infrastruttura, tramite una pipeline che scarica direttamente nei propri depositi siti in Val Pescara e per ciò che attiene il segmento misto passeggeri-merci che interessa ambedue

le strutture e che non può ragionevolmente essere rigidamente diviso tra passeggeri su Pescara e merci su Ortona per complementarità di mix di carico (configurazione combi).

Concepire un porto unico può contribuire inoltre all'equilibrio degli impatti ambientali e ad avere un sistema intermodale più articolato e funzionale alle esigenze di trasporto sia per i passeggeri che per le merci.

3 La proposta di sviluppo

3.1.1 La proposta di posizionamento competitivo

Il **Porto di Pescara**, sotto il profilo "industriale" **deve cercare di andare a costruire il proprio posizionamento competitivo** all'interno di un quadro **che può permettere un aumento qualificato di traffico marittimo** che consenta di utilizzare al meglio le strutture portuali, migliorare l'occupazione e creare un maggiore indotto diretto per la Città.

Lo sviluppo del traffico marittimo è il dato centrale e l'obiettivo di partenza per poter cercare di costruire una prospettiva futura al Porto di Pescara.

Il modo più diretto, date le condizioni al contorno per sviluppare il traffico, appare quello di promuovere e realizzare in modo prioritario:

- l'integrazione col Porto di Ortona;
- la creazione di nuovi servizi di linea;
- una nuova attrattività di scalo di destinazione che si integra con l'offerta infrastrutturale e di servizio del sistema intermodale regionale;
- la sollecitazione della domanda di trasporto marittimo delle imprese dei sistemi produttivi locali che devono esportare ed importare da e verso l'area balcanica.

L'integrazione col Porto di Ortona rappresenta il riferimento base strutturale per poter realizzare ed organizzare l'offerta dei servizi in modo integrato.

Lo sviluppo di servizi di linea, rappresenta il segmento di mercato più importante; i primi obiettivi da porsi vanno dal potenziamento dell'attuale destinazione per Spalato e la promozione di nuove destinazioni per la costa orientale adriatica all'inserimento del Porto all'interno del Corridoio V Meridionale che gli permetterebbe di acquisire un ruolo anche tra le autostrade del mare.

La configurazione del modello di servizio di riferimento non può non essere quella che opera tramite traghetti in configurazione del trasporto misto (combi) passeggeri e merci nel segmento di mercato ro-ro.

La combinazione combi proposta articola le specializzazioni definite tra i porti di Pescara ed Ortona e consente complessivamente di creare migliori condizioni di competitività di sistema tra i due porti stessi.

Il mezzo di trasporto merci di riferimento è quello che avviene tramite gomma (tir, furgoni, ecc.), mentre quello propriamente "cargo" può trovare spazio solo per alcune tipologie di merci imballate e per quello tradizionale³

³ Attualmente il 94% delle merci che arrivano al Porto di Pescara sono idrocarburi.

relativo ai rifornimenti di carburante tramite stazione galleggiante di attracco fuori dalla struttura portuale.

Il trasporto di container, imballato e sfuso invece troverà stazione di servizio dedicata di riferimento nel Porto di Ortona che insieme al Porto di Pescara può mettere a disposizione degli operatori e dei passeggeri un sistema integrato di offerta logistica.

L'altro passaggio importante riguarda l'integrazione con il sistema intermodale, quello che viene definito *ultimo miglio*, e dunque le connessioni stradali mancanti ma in fase di realizzazione a Pescara ed a Ortona per raggiungere l'autostrada.

Ad integrazione dell'infrastrutturazione di collegamento diventa auspicabile l'avvio di una politica di promozione ad utilizzare il trasporto marittimo per le destinazioni verso le regioni baltiche. Politica da articolare su diverse linee, dal coinvolgimento di vettori marittimi nell'organizzazione delle linee di servizio del traffico, al rafforzamento delle politiche di collaborazione tra i sistemi produttivi delle due sponde per intensificare relazioni e scambi commerciali.

3.1.2 Le priorità strategiche rispetto al Piano Regolatore Portuale

Il riferimento che sta alla base della predisposizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale è lo sviluppo delle attività e delle funzioni del porto. La proposta di sviluppo del Porto di Pescara viene in particolare individuata attraverso:

- l'incremento del traffico passeggeri-merci che può essere raggiunto solo aumentando il numero dei collegamenti con più porti tramite servizi di linea ed incrementando le frequenze delle corse;
- puntando sulla multifunzionalità e l'offerta integrata di Stazione Marittima, Porto Peschereccio e Porto Turistico.
- il rafforzamento nell'integrazione infrastrutturale e di servizio al sistema intermodale regionale, nazionale ed europeo;
- l'attenzione alle funzioni di "gate" di connessione tra sistemi produttivi locali adriatici delle due sponde e di ruolo di "ponte" alla Città di Pescara tra l'economia abruzzese e l'Est Europa;
- il rafforzamento delle caratteristiche identitarie ed attrattive dell'area di sovrapposizione città porto come luogo funzionale e qualificato della Città

Sulla base di queste direttrici vengono di seguito analizzate e sviluppate alcune ipotesi di fattibilità e di progettualità che possono contribuire a creare le condizioni di sostegno all'economia e di qualificazione infrastrutturale ed

urbanistica in grado di dare ragione e contenuti alla proposta del presente Quadro Strategico di Sviluppo.

Nei capitoli seguenti vengono affrontati nei dettagli i temi relativi:

- allo sviluppo del traffico passeggeri e merci;
- all'integrazione del Porto con l'intermodalità abruzzese;
- all'integrazione urbanistica ed urbana del Porto con la Città;
- all'analisi dei costi-benefici che porterà il nuovo progetto portuale secondo le indicazioni fornite dalla "Guide to Cost-Benefit of Major Projects" versione 2003 della Commissione Europea.

4 Lo sviluppo del traffico passeggeri e merci

4.1 Gli ambiti d'azione prioritari

Priorità per sostenere lo sviluppo del Porto di Pescara è quella di aumentare il traffico passeggeri-merci incrementando i servizi di linea per destinazione di porti collegati e numero di frequenze.

Il punto d'attacco di questa strategia di sviluppo che deve portare un incremento di traffico passeggeri e merci per il Porto di Pescara realisticamente può avvenire:

- puntando a promuovere e realizzare la rotta mediterranea integrata (mare-terra-mare) Barcellona-Civitavecchia-Pescara/Ortona-Ploce;
- puntando a favorire l'incremento di servizi di linea verso più porti dell'altra sponda adriatica;
- rinegoziando il ruolo dell'Abruzzo nel Piano delle Autostrade del Mare;
- promuovendo la stazione portuale anche come attracco di sosta per le rotte croceristiche.

4.2 La rotta mediterranea Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ploce

4.2.1 Intermodalità e interconnessioni mediterranee ovest-est

Nell'Europa dei grandi corridoi di collegamento la proposta parte dall'idea di **realizzare una variante alla trasversalità del Corridoio V Lisbona-Kiev** al tratto Barcellona-Lyon-Torino-Trieste-Lubjana **con un collegamento** via mare-terra-mare dalla **Penisola Iberica tramite il Porto di Barcellona**, attraverso **l'Italia ed i porti di Civitavecchia e Pescara/Ortona** per ricongiungersi tramite **Ploce all'area Balcanica** riconnettendosi col Corridoio V, Diramazione C, Dorsale E-73.

Questo progetto può rappresentare un importante contributo allo sviluppo per il sistema logistico nazionale nel suo complesso creando un percorso alternativo all'attuale sistema congestionato di traffico europeo.

Il progetto, per l'Italia, può avere un grande interesse nazionale perché potenzia il suo ruolo nei collegamenti e nei traffici nel Mediterraneo e consente al Porto di Pescara di poter diventare un gate portuale di connessione di gerarchia superiore.

Il progetto, inoltre si può inserire all'interno dell'impianto strutturale previsto ed esistente (internazionale e nazionale) e, rispetto al Corridoio V per i tratti in corso di realizzazione, ha inoltre il vantaggio di disporre già delle infrastrutture necessarie e funzionanti per poter essere attivato: il Porto di Civitavecchia, l'Autostrada Roma-Pescara, il Porto di Pescara.

Nella cartina seguente viene riportato l'attuale percorso del Corridoio V con le due diramazioni per Rijeka e Ploce e tracciato in rosso la nuova tratta mare-terra-mare (Barcellona-Civitavecchia-Pescara/Ortona-Ploce).

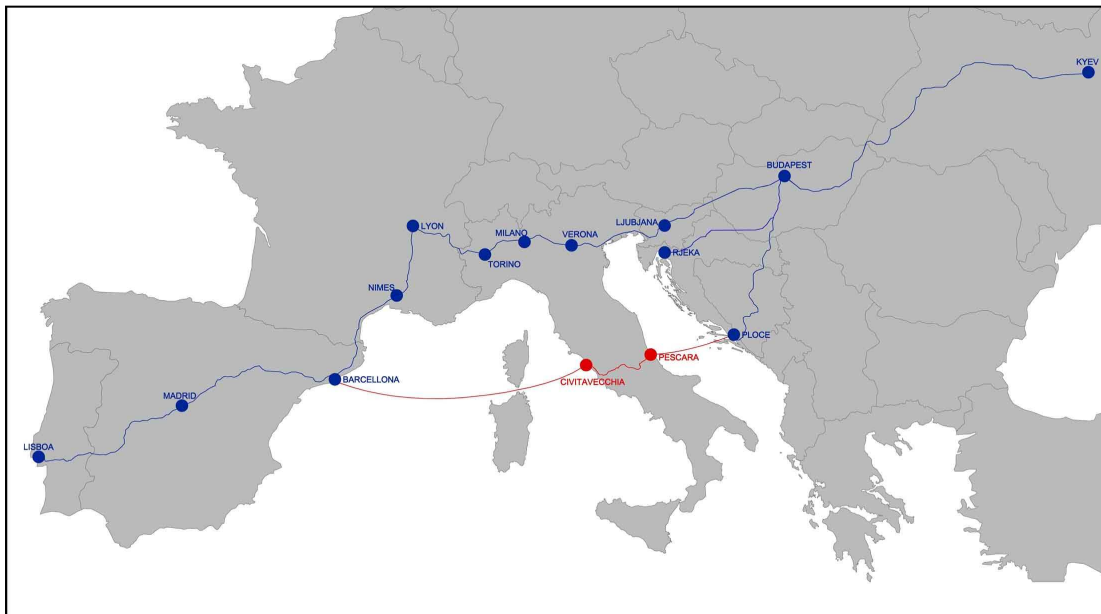


Fig.6: Corridoio Paneuropeo V Lisbona Kiev ed ipotesi di connessione Ploce-Pescara-Civitavecchia-Barcellona.

Il Porto di Pescara acquisisce in questo modo un ruolo di nodo di transito che può rappresentare un volano sia per incrementare i volumi del trasportato passeggeri e soprattutto merci e creare nuovi interessi per aprire nuove rotte di servizio (vedasi paragrafi successivi) e per lo sviluppo dell'economia dell'intera regione.

Il progetto, rappresenta un'opportunità fondamentale per lo sviluppo del Porto di Pescara, per l'intero sistema intermodale abruzzese e per poter trovare un ruolo all'interno della rete delle Autostrade del Mare.

Il legame con Civitavecchia, poi "avvicina" nella percezione di vedere il Porto di Pescara come il "molo" orientale del porto di Roma e dare all'Abruzzo un ruolo baricentrico trasversale del medio-mediterraneo in connessione con l'est e l'ovest dell'Europa.

4.2.2 Strategie ed alleanze per promuovere la nuova tratta del Corridoio V, Diramazione C, Dorsale E-73 da Ploce a Barcellona

La promozione ed il riconoscimento di questa nuova tratta del Corridoio V rappresenta dal punto di vista strategico il punto di possibile svolta per lo sviluppo del Porto di Pescara.

Il progetto può avere maggiori probabilità di successo e di attenzione se riesce a **rientrare anche da un punto di vista formale all'interno delle strategie delle grandi connessioni pan-europee.**

L'impianto strategico della proposta da portare avanti deve entrare all'interno di un disegno di prolungamento e di riunificazione ad "anello" delle tratte che formano il Corridoio V.

Nella ricerca delle convenienze e delle **alleanze delle città coinvolte** rappresenta il secondo passaggio strategico.

A livello europeo Barcellona ed in parte Budapest con "l'anello del Corridoio V" possono offrire un sistema di alternative di traffico e di smistamento merci (intermodalità integrata e distribuita). Ploce potenzia il ruolo di nodo di rete di traffico (riduce gli effetti limitativi di perifericità logistica di punto terminale).

A livello nazionale, Pescara e l'Abruzzo possono dare maggiore forza alle direttrici est-ovest del sistema logistico regionale. Civitavecchia, col suo porto acquisisce ulteriore ruolo di smistamento di traffico da front-end a front-through oltre che sulla diramazione Orte-Ancona per Fiume (Diramazione B Corridoio V) anche verso Pescara- Ploce (Diramazione C Corridoio V).

Il terzo passaggio strategico, **individuare e motivare** con accordi e protocolli di intesa (es. sulle tariffe portuali ed autostradali) **dei vettori di trasporto** ad investire ed offrire servizi integrati sulla rotta Barcellona-Civitavecchia-Pescara/Ortona-Ploce.

Un aspetto tecnico-strutturale e temporale da tenere conto è che l'attuale condizione del porto-canale di Pescara che necessita di un'opera di dragaggio adeguata a consentire l'attracco dei traghetti da/per Ploce.

Senza questa adeguata opera di dragaggio del porto-canale, in attesa di completare la nuova struttura portuale si può bloccare l'intera operazione.

E' importante tener conto che l'apertura di una linea di servizio per Ploce e tutta la promozione per il riconoscimento e l'avvio operativo del Corridoio V meridionale deve essere sostenuta e realizzata in tempi brevi, perché ora si può aprire una "finestra" di opportunità e stabilire rapporti con le altre città portuali coinvolte, se passa del tempo senza diventare operativi potrebbe arrestarsi ogni cosa.

Oggi l'apertura verso i Balcani richiede una riorganizzazione delle direttrici di traffico e ci sono spazi per posizionare l'Abruzzo, iniziare tra 5, 6 anni, quando la infrastruttura portuale pescarese potrebbe essere pronta, potrebbe rivelarsi troppo tardi, così come un'azione indipendente del Porto di Ortona fatta oggi potrebbe non risultare sufficiente a catalizzare attenzione ed interesse adeguato a dare forza al progetto proposto.

Il rischio di uno stallo per cause tecnico-strutturali potrebbe diventare politicamente fatale e far perdere un'opportunità importante per tutto l'Abruzzo.

4.3 Lo sviluppo dei servizi di linea nell'Adriatico

4.3.1 Le opportunità che vengono dall'est

L'allargamento all'Europa dell'Est e le politiche di attenzione alla questione balcanica danno una nuova centralità all'Adriatico ed alle possibili e nuove opportunità di sviluppo, per ragioni diverse, per le due sponde del mare.

Nuove dinamiche di sostegno ed attenzione allo sviluppo dell'Est Europa e dell'Area Balcanica in particolare, possono rappresentare, data la posizione geografica intermedia in cui si colloca l'Abruzzo e Pescara, grandi opportunità di sviluppo economico. Abruzzo e Pescara insieme, dove la regione rappresenta nel suo insieme il sistema territoriale di scala adeguata e la città il vettore che può compiere l'integrazione strutturale e di servizio affinché le relazioni possano realizzarsi.

A testimonianza della tendenza a della centralità dell'Adriatico ed alle relazioni Italia - Balcani ci sono innanzitutto le azioni intraprese a livello comunitario già all'interno del precedente ciclo di programmazione (2000-2006) in cui è stato riconosciuto un ruolo di primo piano al bacino adriatico inteso come euroregione all'interno del programma Interreg IIIA Transfrontaliero Adriatico.

Azioni che sono proseguite col Programma di Prossimità Adriatico INTERREG/CARDS-PHARE), nonché con le iniziative all'interno del nuovo ciclo di programmazione (IPA Adriatico) e con le iniziative nazionali rivolte all'introduzione di strumenti finanziari e servizi per le imprese per gli investimenti in area balcanica.

Il Programma Operativo Interreg IIIA Transfrontaliero Adriatico è nato dall'esigenza di sperimentare forme di cooperazione con i partners transfrontalieri del Sud Est Europa e "promuovere lo sviluppo socio-economico e la cooperazione tra i Paesi dell'Area Adriatica", ha coinvolto 7 regioni dell'UE e un gruppo di Stati terzi (Croazia, Bosnia, Erzegovina, Serbia, Montenegro, Albania, Slovenia).

La portata innovativa del programma sta nell'aver riconosciuto per la prima volta il concetto di frontiera marittima (Adriatico)⁴ e di aver trattato il bacino adriatico come euro regione in modo da indirizzare i finanziamenti comunitari (fondi FESR) verso obiettivi concordati tra le due sponde.



Fig.7: Paesi e regioni eleggibili per il Programma Interreg III A Transfrontaliero Adriatico relativo al periodo di programmazione comunitaria 2000-2006

Le azioni del programma si sono indirizzate innanzitutto alla tutela e valorizzazione ambientale, culturale ed infrastrutturale del territorio, in secondo luogo all'integrazione economica dei sistemi produttivi transfrontalieri, quindi al rafforzamento della cooperazione.

⁴ V. Leccese, "Le politiche di cooperazione", in F. Botta, M. Capriati (a cura di), Transizione nei Balcani e reti trans adriatiche. Il valore della prossimità, Cacucci, Bari, 2003.

All'interno del Programma Operativo Interreg IIIA Transfrontaliero Adriatico sono stati cofinanziati numerosi progetti che hanno visto la partecipazione della Regione Abruzzo e dell'area pescarese.

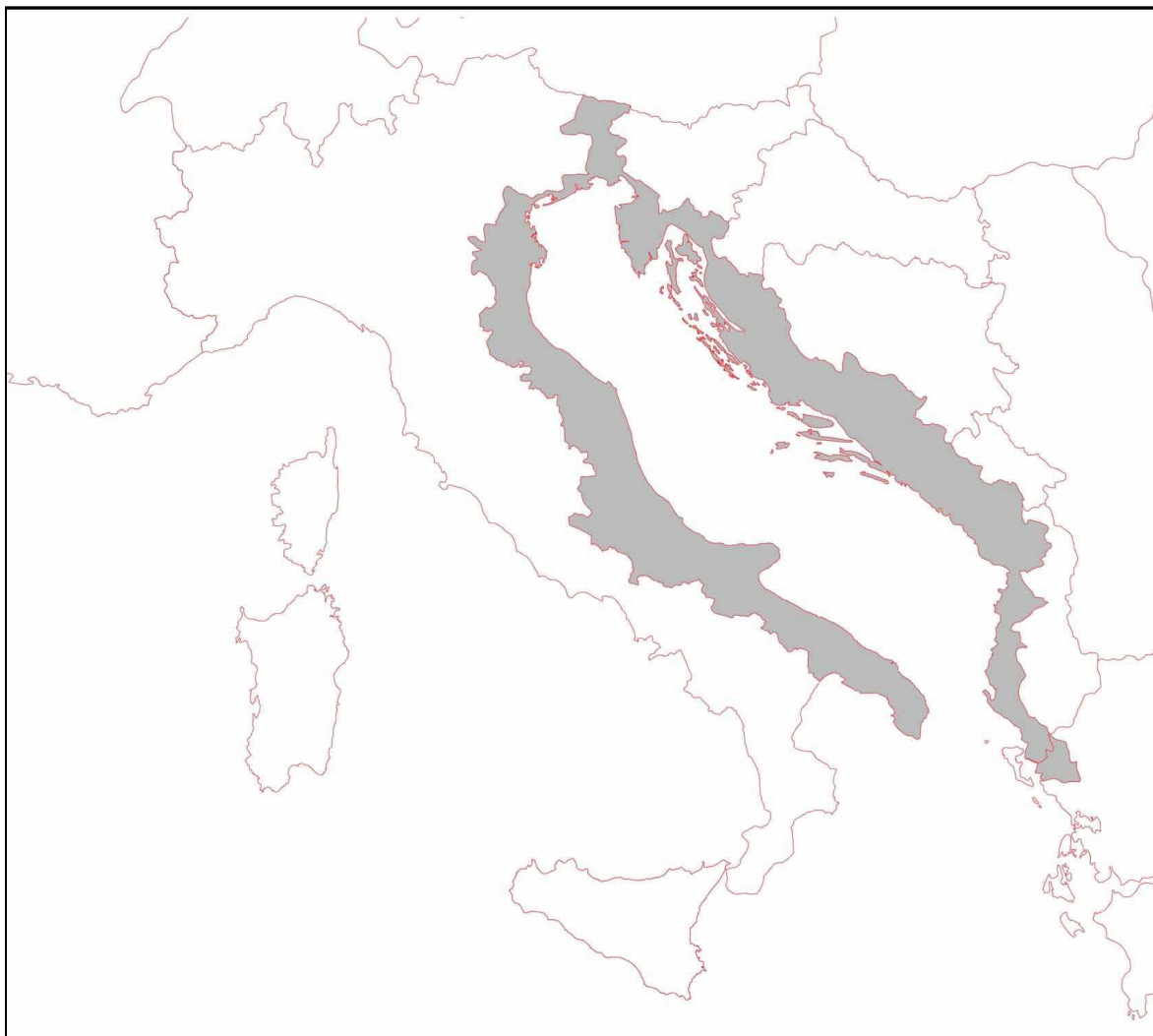


Fig.8: Regioni eleggibili per il Programma IPA Adriatico relativo al periodo di programmazione comunitaria 2007-2013.

E' qui il caso di ricordare il progetto LODE (Creazione dei Punti di Sviluppo Locale nell'area transfrontaliera adriatica) centrato sull'assistenza all'imprenditoria locale nei processi di cooperazione economica transfrontaliera tra regioni adriatiche italiane e paesi dell'Adriatico orientale attraverso la creazione di una rete di punti di sviluppo locale a est per fornire assistenza, consulenza e appoggio per start up e delocalizzazione agli imprenditori italiani (piccole e medie imprese e artigianato).

Il progetto SVILMA (Sviluppo del Mercato del Lavoro Adriatico) è stato indirizzato invece alla promozione di interventi tesi a migliorare il mercato

del lavoro in ambito adriatico inteso in modo integrato, attraverso interventi per la gestione dei flussi migratori partecipata tra gli attori della domanda e dell'offerta, la valorizzazione della rete tra i soggetti pubblici e privati che operano sul mercato del lavoro, la qualificazione del personale coinvolto delle organizzazioni.



Fig.9: Paesi destinatari degli interventi previsti dalla Legge 84/2001.

Il progetto Sea-bridge (La portualità adriatica quale cerniera con le reti trans europee), mirato a sviluppare e potenziare le reti di trasporto via mare connettendo l'Abruzzo alle più importanti reti paneuropee, ha messo in evidenza il ruolo strategico dei porti del Medio Adriatico (Pescara, Ortona, Ploce e Bar) negli scambi commerciali e nelle politiche dell'Unione Europea, ipotizzando la creazione di un *cluster infrastrutturale* che possa incidere positivamente nel breve periodo rispetto alle regioni balcaniche limitrofe ai porti di Ploce e Bar, e nel lungo periodo attraverso la creazione di un nodo all'interno della direttrice terra-mare dalla Penisola Iberica al sud-est Europa.

Il progetto CAT (Cluster Based Network for Adriatic Thrift) è stato indirizzato invece alla promozione del settore del turismo, connesso alla pesca e all'artigianato, al fine di promuovere il completamento dei servizi turistici ed offrire nuove potenzialità di sviluppo per le regioni interessate attraverso l'individuazione e creazione di cluster di imprese.

La nuova programmazione 2007-2013 ha introdotto il Programma di Cooperazione Transfrontaliera IPA Adriatico che costituisce una prosecuzione del Programma Operativo Interreg IIIA Transfrontaliero Adriatico, finanziato nell'ambito dell'IPA (Instrument of Pre-Accession Assistance) istituito per supportare l'adesione all'Unione Europea di Paesi candidati e pre-candidati. L'Abruzzo è l'Autorità di gestione del programma.

Rispetto al periodo di programmazione precedente, è eleggibile ai finanziamenti solo la fascia costiera dei Paesi terzi. L'obiettivo generale del programma consiste nel "Rafforzamento delle capacità dello sviluppo sostenibile della Regione Adriatica attraverso una strategia concordata tra i partners dei territori eleggibili", al fine di ridurre i principali squilibri socio-economici presenti nell'area, e viene perseguito attraverso alcune priorità di intervento: la cooperazione economica, sociale e istituzionale finalizzata a promuovere ricerca e innovazione, piccole e medie imprese, reti sociali, della salute e del lavoro e cooperazione istituzionale; la tutela delle risorse naturali, culturali e la prevenzione dei rischi, finalizzata alla protezione dell'ambiente marino e costiero, alla gestione delle risorse naturali, culturali ed alla prevenzione dei rischi naturali, al risparmio energetico ed all'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, alla promozione di un turismo sostenibile; l'intervento sull'accessibilità e le reti intese come infrastrutture fisiche, sistemi di mobilità sostenibile e reti di comunicazione.

Il Programma prevede un Piano finanziario triennale, da aggiornare annualmente. Per il periodo 2007-2009 sono previste risorse complessive pari a € 106.401.338, costituite per l'85% da fondi comunitari (di provenienza IPA e FESR) e per il restante 15% da risorse nazionali di ciascun Stato partecipante al Programma.

Le modalità di accesso ai finanziamenti prevedono progetti tra uno Stato membro ed un partner proveniente da un Paese candidato o pre-candidato e progetti strategici caratterizzati dal coinvolgimento di partnership con particolari caratteristiche, intersettoriali e che richiedano lunghi tempi di realizzazione, finanziamenti elevati e particolari azioni di supporto tecnico e coordinamento.

I progetti strategici sono tesi a generare effetti durevoli facendo leva sulle risorse finanziarie per attrarne altre, permettendo e consolidando le relazioni parternariali che interessano lo sviluppo dei territori, creando cooperazioni durature, generando cambiamenti significativi negli stakeholders.

Accanto ai programmi comunitari, iniziative statali rivolte, a partire dal 2001, a far sì che l'Italia acquisisse un ruolo guida nel processo di ricostruzione di un territorio cruciale per la costruzione dell'Europa, sono testimonianza dell'attenzione alle relazioni tra le due sponde dell'Adriatico. Il riferimento è in particolar modo alla Legge n°84 del 21 marzo 2001 finalizzata a coordinare gli interventi italiani nei paesi balcanici orientati alla stabilizzazione ed alla ricostruzione. I paesi coinvolti sono Albania, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Croazia, FYROM (Rep. di Macedonia), Stato di Serbia e Montenegro (exRep. Federale di Jugoslavia), Romania.

Gli interventi previsti riguardano la cooperazione allo sviluppo, attraverso azioni:

- promosse dal Ministero degli Affari Esteri che comprendono in via prioritaria assistenza crediti, crediti d'aiuto e sicurezza; la promozione e assistenza alle imprese;
- di competenza del Ministero per le Attività Produttive, che prevede informazione e comunicazione, assistenza tecnica, formazione, partecipazioni societarie e finanziamenti agevolati;
- di cooperazione decentrata, affidata a Regioni ed Enti Locali, che riguarda formazione, assistenza tecnica e altre aree di interesse nazionale; interventi di particolare interesse nazionale, come i corridoi Paneuropei V e VIII, il collegamento ferroviario Bar-Belgrado, i porti di Bar e Durazzo, lo spazio aereo, il traffico e il trasporto marittimo nell'Adriatico e nello Ionio.

Per supportare gli interventi è stato istituito un fondo per la partecipazione italiana alla stabilizzazione, alla ricostruzione e allo sviluppo dei Balcani destinato a progetti di cooperazione e per lo sviluppo delle imprese; tale fondo, ridotto nel corso del tempo, costituisce il vero limite dell'iniziativa.

4.3.2 *Potenziare il traffico marittimo per sostenere lo sviluppo locale*

Ad oggi l'assenza di un sistema portuale realmente efficiente e attrezzato costituisce il vero limite allo sviluppo dell'Abruzzo, *land bridge* verso i Paesi Balcanici e l'Europa Centro-Orientale, territorio all'interno del quale la città di Pescara può diventare il vero nodo di connessione grazie all'essere cerniera tra importanti infrastrutture di trasporto e sede di nodi di comunicazione.

Questa mancanza si scontra con un modello di sviluppo *originale*, basato da un lato sulla polarizzazione delle grandi industrie (si pensi ad alcuni insediamenti come Honda, Piaggio, Burgo, Micron, Magneti Marelli, Alenia, Italtel, ecc.), dall'altro sulla presenza diffusa di piccola e media impresa strettamente legata al territorio.

Le grandi realtà imprenditoriali sono concentrate su poche aree territoriali: Vasto-San Salvo, con unità produttive di grandi dimensioni operanti nel settore vetrario, automobilistico e motociclistico; Avezzano-Sulmona-L'Aquila, con medie e grandi imprese operanti nei settori dell'elettronica, telecomunicazioni, chimica ed elettromeccanica; il distretto industriale della Val Vibrata che presenta piccole imprese locali operanti nel settore manifatturiero.

Altri micro-sistemi significativi sono costituiti dall'asse della Val Pescara che gravita attorno all'area metropolitana Chieti-Pescara, con industrie operanti nei settori dell'abbigliamento, carta e conceria; dalla fascia pedemontana

della Maiella e della Maielletta, con specializzazione nei comparti di calzature e abbigliamento e della pasta (polo di Fara San Martino); delle aree specializzate nelle produzioni agroalimentari, vitivinicole e artigianali; del distretto della ricerca che si viene a configurare grazie alla presenza di tre Università e tre istituti di ricerca⁵.

Di fronte a questo quadro, che mostra, analizzando i dati relativi alla congiuntura economica 2007, una battuta d'arresto dell'economia abruzzese, le esportazioni, che nel 2007 hanno subito un incremento dell'11,8%, superiore alla media nazionale, costituiscono il più forte sostegno alla crescita regionale. Anche le importazioni sono in crescita (+6%). Crescono notevolmente gli scambi con l'Europa centro-orientale (+26,1% l'export e +15,2 l'import), consolidando i legami commerciali con i Paesi emergenti. Dal punto di vista delle esportazioni il principale prodotto è costituito dai mezzi di trasporto (36,3%), macchine e apparecchi meccanici (10,1%), mentre prodotti in legno, apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche subiscono un calo.

Dal punto di vista provinciale L'Aquila ha subito un decremento consistente dell'export (settore elettronico, metalmeccanico e chimico), Teramo registra un forte incremento (+8,5%) con una specializzazione nel settore del cuoio piuttosto che in quello dell'abbigliamento e con una crescita che interessa prevalentemente i Paesi dell'Europa centro-orientale (+16,4%), Pescara incrementa le esportazioni (+11,8%) soprattutto per ciò che attiene i prodotti metalmeccanici, elettronici e relativi al settore alimentare, Chieti arriva a rappresentare il 65% dell'export regionale soprattutto grazie al comparto dei mezzi di trasporto⁶.

I dati numerici relativi agli scambi di importazioni ed esportazioni tra province abruzzesi ed Europa Centro Orientale mettono in evidenza una tendenza che si sta consolidando relativa alle relazioni tra le due sponde.

Sotto il profilo degli investimenti diretti esteri regionali è opportuno evidenziare come su 132 imprese estere partecipate da investitori abruzzesi nel 2005, il 24,2% ha sede nei paesi dell'Europa Orientale ed è impegnata prevalentemente nel settore manifatturiero.

Il sistema produttivo in generale potrebbe essere potenziato dall'incremento dei traffici verso l'opposta sponda dell'Adriatico attraverso la costituzione di reti strette di collaborazione tra sistemi locali di sviluppo, come già si è cercato di mettere in evidenza all'interno di recenti studi condotti all'interno di Programmi Comunitari (si pensi al Programma Interreg III A ed in particolare al progetto CAT, Clustering based Network for Adriatic Thrift nel settore turistico). Si riuscirebbe in tal modo a realizzare un sistema in cui il porto diviene gate rispetto al territorio ed alla sua produttività locale ed allo

⁵ CRESA, G. Mauro, Distretti industriali e crescita economica: Il caso dell'Abruzzo, L'Aquila, 2005.

⁶ CRESA, Rapporto sull'economia abruzzese 2007, L'Aquila, 2008.

stesso tempo ponte per le imprese orientate alle esportazioni e cerniera tra flussi e territori⁷.

Ma appare opportuno pensare anche alla produzione diretta del settore, sia per ciò che attiene le ricadute economiche che l'occupazione derivanti da flussi merci e passeggeri, la capacità di catalizzare risorse, di attrarre imprese commerciali e industriali, di favorire la localizzazione di spazi attrezzati ad uso della città.

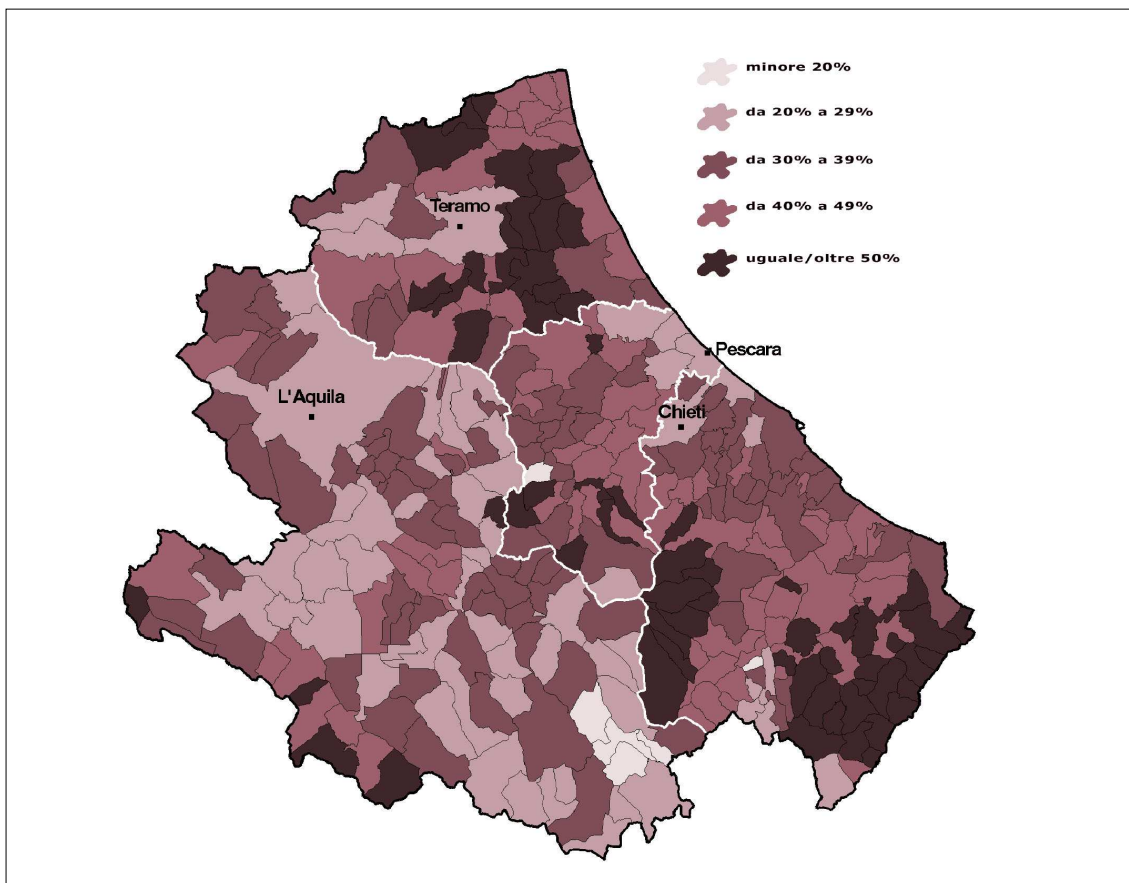


Fig.10: Tasso percentuale di attività industriale in Abruzzo nel 2001.
Fonte: Regione Abruzzo-Sistan, L'Abruzzo fotografato dai censimenti.

4.3.3 Linee di azione

Il potenziamento del traffico marittimo del Porto di Pescara può essere perseguito sviluppando una strategia volta ad incrementare i collegamenti con gli altri porti della costa orientale dell'Adriatico.

⁷ Censis-Assopporti, La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione. Analisi dell'impatto economico e occupazionale dei porti commerciali italiani, Roma 20 maggio 2008.

Il primo passaggio è sicuramente il rilancio ed il potenziamento degli attuali collegamenti con Spalato.

Il secondo passaggio fondamentale è quello di puntare sul collegamento con Ploce anche per creare le precondizioni alla realizzazione del link con Civitavecchia e Barcellona.

Il terzo passaggio strutturale potrebbe essere su Bar per promuovere traffico e relazioni commerciali tra le due sponde dell'Adriatico.

Il quarto passaggio, in logica di collegamenti turistici si potrebbero promuovere dei collegamenti estivi con Dubrovnik e Durazzo.



Fig.11: Ipotesi di potenziamento dei collegamenti dal Porto di Pescara

Tutti questi passaggi fondamentali nascono con lo sviluppo di politiche di collaborazione tra le città coinvolte, da una strategia commerciale ed industriale che deve coinvolgere dei vettori di trasporto in grado e nella

volontà di rendere operative queste rotte e da una campagna di promozione e comunicazione per incentivare il traffico.

4.3.4 Caratteristiche e traffici dei porti di destinazione

Nel 2007 i principali porti adriatici si sono caratterizzati per una tendenziale stazionarietà nel traffico passeggeri, per un forte sviluppo del traffico crocieristico, per una crescita del traffico container.

Cresce complessivamente il traffico merci nei porti di potenziale destinazione ed in particolare il movimento tir, cresce il movimento complessivo passeggeri (anche se probabilmente spinto dal segmento crocieristico) sia a Durazzo che a Dubrovnik.

I porti di destinazione si caratterizzano per qualità e quantità del trasporto merci e passeggeri profondamente differenti, a seconda della loro collocazione all'interno di corridoi di trasporto di rilevanza internazionale o di sistemi turistici in forte crescita. In tal senso i porti di Ploce e Durazzo per la loro appartenenza alla diramazione C del Corridoio Paneuropeo V il primo ed al Corridoio VIII il secondo, rappresentano senza dubbio nodi di notevole rilevanza all'interno di sistemi territoriali molto ampi.

Lo stesso porto di Bar, grazie alla sua collocazione strategica all'interno delle direttrici Bar-Belgrado, Herceg-Novi-Bar-Ulcinj e Bar-Podgorica, è il principale porto montenegrino ed allo stesso tempo si rivolge ad un territorio più ampio che comprende anche la Serbia.

Il Porto di Spalato ha ormai relazioni consolidate con Pescara, mentre quello di Dubrovnik è legato alla forte valenza turistica del territorio a cui è strettamente connesso.

I bacini territoriali a cui fanno riferimento i porti che dovrebbero intrattenere scambi commerciali con Pescara sono per Bar prima di tutto il Montenegro, ma poi anche la Serbia il Kosovo, la Bosnia, il sud dell'Ungheria; per Ploce la Croazia, la Bosnia, l'Erzegovina il Montenegro e l'Ungheria; per Spalato la Contea di Spalato e della Dalmazia.

PORTI	INFRASTRUTTURE	VOLUMI DI TRAFFICO 2007
BAR	Corridoio Bar/Belgrado (finanziato) Autostrada e 851	Movimentazione internazionale pax 85.911 Movimento complessivo merci 2.178.676 Containers (teus) 27.095
PLOCE	E65 (statale adriatica) percorso stradale corridoio V dir. C tratte E 73/D7, M17, D9.	movimento locale pax 118.068 movimento complessivo merci 4.214.733 containers (teus) 30.202
SPLIT	Autostrada A1 Dubrovnik - Zagreb Statale E65 (costiera) Statale E 71-E661 (Split-Gracac-Bosiljevo) connessa con l'autostrada A3 Zagabria-Belgrado	movimentazione intern. pax 339.005 di cui crocieristi 99.281 movimento locale pax 3.437.229 movimento complessivo merci 3.024.279 containers (teus) 5.115
DUBROVNIK	Autostrada E65 Statale 223	movimentazione intern. pax 524.899 di cui crocieristi 435.489 movimento locale pax 435.991
DURRES	SH 2 (prosegue la litoranea E762) SH3 coincidente con il Corridoio 8 SH4- verso la Grecia	mov. internazionale pax 770.914 mov. complessivo merci 2.454.273 containers (teus) 33.127

Fig.12: Infrastrutture e volumi di traffico nei porti di destinazione.
Fonte: Osservatorio traffici marittimi dell'Adriatico e dello Ionio, Istituto Adriano Olivetti, <http://www.istao.it/otm/porti.php>.

4.4 L'Abruzzo e le Autostrade del Mare

4.4.1 Il piano portuale abruzzese

A partire dalle caratteristiche della costa abruzzese, per oltre il 70% è bassa e sabbiosa, e definita in tre tratti essenziali (Promontorio del Conero – Ortona, Ortona – Punta Penna, Punta Penna – Promontorio di Termoli), e dei traffici portuali in atto al livello regionale, i tre porti che possono effettuare in Abruzzo attività commerciali, industriali e legate al trasporto passeggeri sono Vasto, Pescara ed Ortona.

Dal punto di vista dei traffici marittimi regionali questi tre porti contribuiscono, secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al totale dei traffici marittimi (merci e passeggeri) regionali.

Il porto di Ortona, di interesse regionale, ha movimentato tra sbarchi e imbarchi 88.517 tonnellate di merci secche e 708.915 tonnellate di merci liquide (benzina e gasolio) nel 2007 ed è il primo porto abruzzese.

Dal punto di vista funzionale il porto di Ortona si caratterizza per un'attività industriale (cantieristica e petrolifera) e commerciale (con il trasporto di

merci secche alla rinfusa, liquide e containerizzate); per un'attività legata alla pesca; per la nautica da diporto e per il trasporto passeggeri verso le isole Tremiti che è attivo solo durante il periodo estivo.

Sotto il profilo infrastrutturale il porto, grazie alle opere oggi in corso, sarà presto collegato alle autostrade A14 e A24/A25 e dista 20 km. dall'interporto di Manoppello e 15 km. dall'aeroporto di Pescara. Inoltre è servito direttamente da una linea ferroviaria raccordata alla direttrice adriatica Bologna-Bari.

Una serie di opere di notevole rilevanza, inserite all'interno del piano strategico nazionale come priorità regionali, ne fanno un porto sul quale si sta tentando lentamente di investire.

Il porto di Vasto nel 2007 si è caratterizzato per un movimento merci pari a 557.533 tonnellate di cui il 33% liquide, e per un traffico passeggeri pari a 4.281 unità. Dal punto di vista dell'entità dei traffici può essere considerato un porto regionale con attività industriali e commerciali strettamente connesse alle produzioni locali (si pensi negli ultimi tre anni ai collegamenti con Croazia, Slovenia, Romania e Polonia per il trasporto dei furgoni assemblati nello stabilimento Sevel di Atesa), legate alla pesca ed alla nautica da diporto.

Dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali il porto di Vasto non dispone di rete ferroviaria interna, anche se ad oggi risulta finanziato il raccordo ferroviario con la zona industriale. Il casello autostradale dell'A14 dista circa 8 km ed è difficilmente raggiungibile.

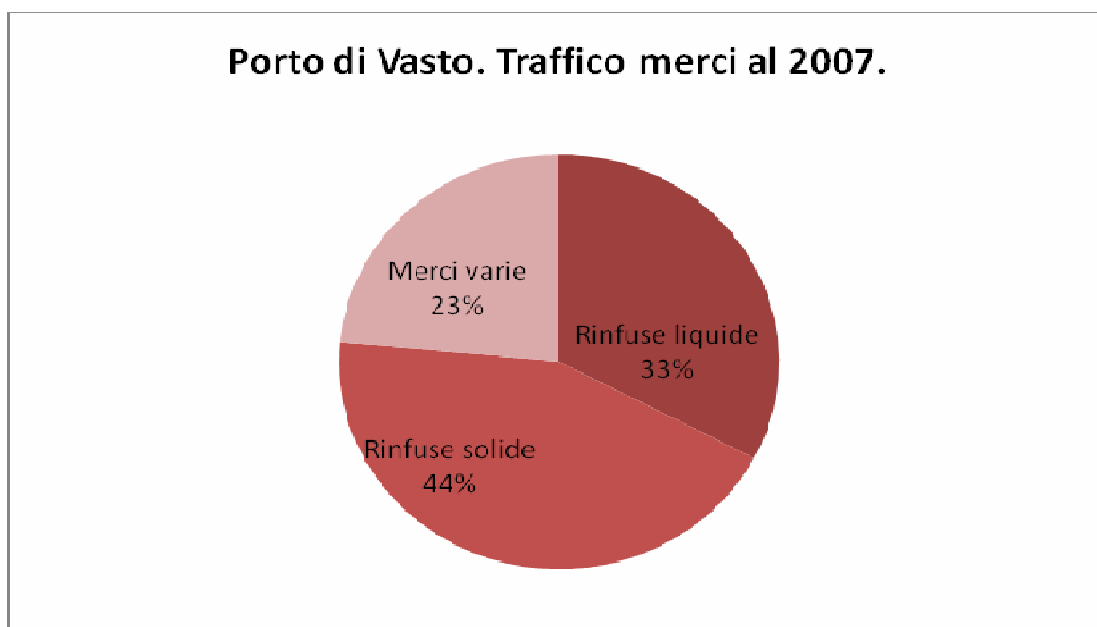


Fig.13: Merci imbarcate e Sbarcate nel Porto di Vasto nel 2007

Dalle considerazioni sin qui svolte emerge un ruolo di leadership regionale nel trasporto passeggeri per il Porto di Pescara, e nel trasporto merci per il Porto di Ortona; è opportuno sottolineare come di ciò si tenga conto all'interno dei documenti regionali di indirizzo, programmazione e pianificazione predisposti negli ultimi anni.

	Pescara	Ortona	Vasto
Merci liquide	382817	708915	182222
Merci solide e varie	46991	494123	375311
Totale merci	429808	1203038	557533
Passeggeri	46531	2472	4281

Fig.14: Traffico merci nel 2007 nei Porti di Ortona, Pescara e Vasto.

A partire dal documento "Studio di fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale", ed all'interno dei più recenti Piano Regionale Integrato dei Trasporti e Quadro di Riferimento Regionale vigente vengono definite le vocazioni dei tre porti in questione.

Ortona viene interpretato come sistema portuale a dimensione contenuta che si inserisce nel tratto di costa che intercorre tra Ancona e i porti pugliesi al servizio di uno sviluppo industriale regionale ormai significativo anche su scala nazionale.

Il porto di Ortona, anche in ragione al contributo che può portare allo sviluppo economico delle zone industriali retrostanti ed alle possibili relazioni con il vicino Interporto di Manopello, ha un ruolo fondamentale per l'economia locale e perciò è necessario che sia sostenuto nella sua crescita legata al settore del trasporto container soprattutto come collegamento feeder con il Mar Mediterraneo ed il Mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro. Inoltre recenti documenti come il Piano Regionale Integrato dei Trasporti assegnano al porto di Ortona anche una possibile occasione di sviluppo legata al trasporto passeggeri per l'altra sponda dell'Adriatico.

Vasto viene interpretato come sede per un opportuno sviluppo portuale che si inserisca nel tratto di costa intercorrente tra Ancona e i porti pugliesi mettendosi al servizio di uno sviluppo industriale ormai significativo su scala nazionale. In particolare all'interno dei documenti regionali si tende a mettere in evidenza la funzione di porto commerciale ed in particolare di sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse a causa della presenza nell'immediato retroterra di una zona industriale in continua crescita (Val di Sangro) e di un bacino d'utenza come la provincia di Chieti ad un buon livello di industrializzazione oltre che per la posizione centrale rispetto ai traffici nell'Adriatico.

Pescara, in virtù della sua centralità nel Corridoio Adriatico, che ne fa un punto privilegiato nel quadro della realtà marittima italiana, sia per la

vicinanza con il bacino di utenza di Roma, rispetto ad altri porti dell'Adriatico come Ancona e Brindisi, viene interpretato come porto che potrebbe veder crescere il proprio ruolo ed il proprio traffico, specialmente nel settore passeggeri, in modo rilevante.

Il settore del trasporto passeggeri su navi traghetto rappresenta, infatti, quello che nella realtà portuale pescarese potrebbe avere l'evoluzione più rapida e consistente: il trend positivo del movimento passeggeri (prevalentemente stagionale e turistico) nell'Adriatico fa presupporre un'ulteriore e consistente crescita.

Il porto di Pescara tende, secondo le previsioni regionali, ad assumere infatti un ruolo centrale nella prospettiva *dell'Abruzzo come land-bridge tra l'Adriatico ed il Tirreno proiettato verso l'area balcanica ed i corridoi paneuropei orientali*⁸.

Risulta evidente, dalle prospettive tracciate e dalla contiguità territoriale ed infrastrutturale come si delinei una complementarietà, secondo le intenzioni del piano portuale regionale, tra gli scali di Ortona e Pescara che, a servizio di uno stesso ambito territoriale, tendono a specializzarsi in settori distinti costituendo entrambi la porta di accesso di un sistema di scambi che dai Balcani si proietta su Roma e Civitavecchia per creare un circuito mare-terra-mare che si riconnette al Corridoio V.

4.4.2 Le Autostrade del Mare

Le autostrade del mare (*Motorways of the Sea - MoS*) promosse e sostenute dalla Comunità Europea attraverso l'inserimento ed il finanziamento nelle reti Ten T, mirano alla costruzione di un sistema di trasporti efficiente ed integrato terra-mare per ridurre gli impatti ambientali ed accrescerne la competitività.

In Italia il master plan Autostrade del Mare viene predisposto alla fine del 2005 dalla società Rete Autostrade Mediterranee con l'intento di potenziare le direttrici tirrenica e adriatico-ionica dei due rami del Mar Mediterraneo, e di integrare la piattaforma continentale con i grandi flussi di traffico provenienti dal Canale di Suez e dallo Stretto di Gibilterra, che si intersecano con quelli d'interscambio mediterraneo.

⁸ Regione Abruzzo, Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Il Trasporto Marittimo. www.regione.abruzzo.it

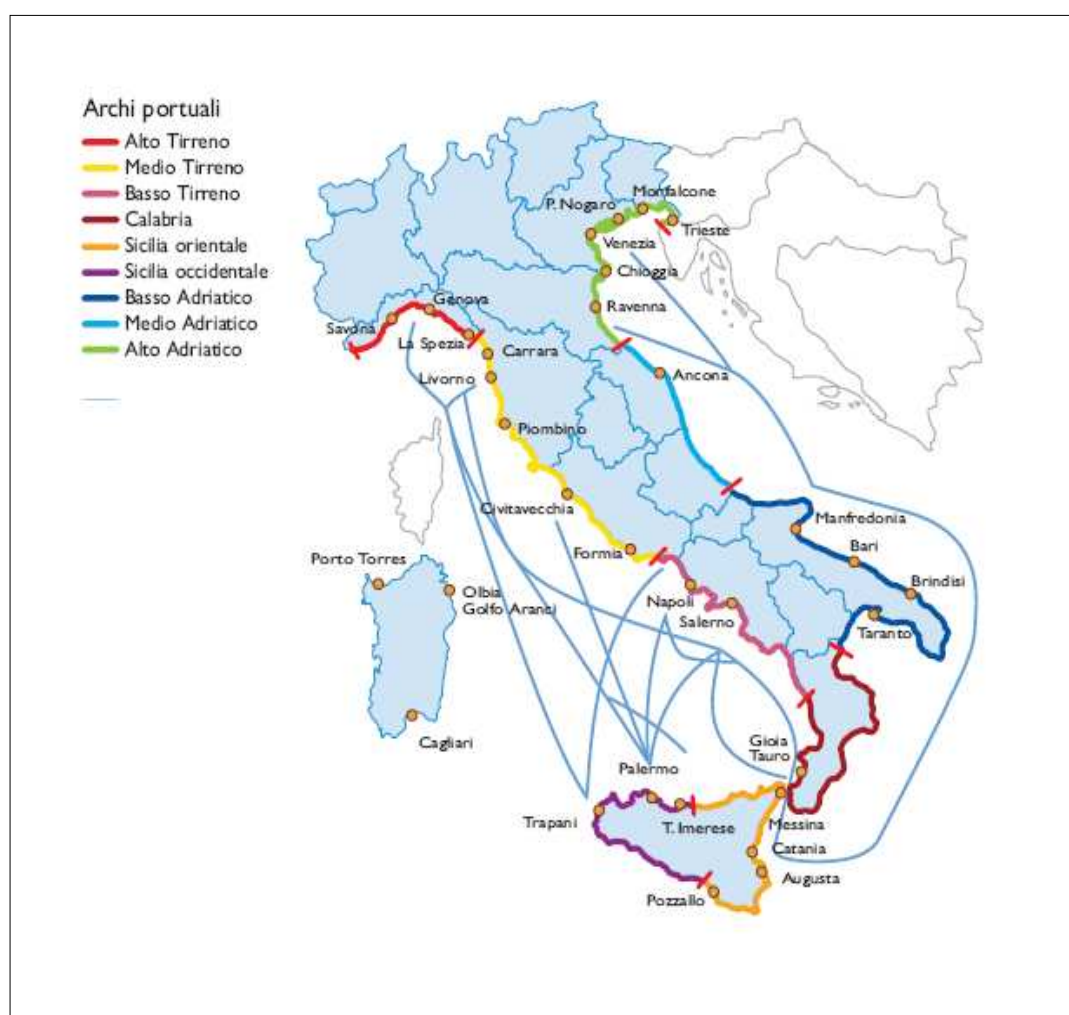


Fig. 15: Collegamenti Ro-Ro e Ro Pax afferenti ai vari archi portuali.
Fonte: Rete Autostrade Mediterranee Sviluppo Italia, Autostrade del Mare: il Master Plan nazionale. Infrastrutture, Roma, 2005.

L'intento è innanzitutto quello di affrontare un tema centrale, quello del trasporto combinato strada-mare centrale per lo sviluppo ulteriore dei sistemi portuali italiani, nodi all'interno di reti complesse oggi in forte crescita. Centrale appare pure l'importanza attribuita alla distinzione tra rotte nazionali e internazionali in termini di ricadute territoriali.

E' da sottolineare come i servizi delle Autostrade del Mare siano effettuati con la tipologia di navi Ro-Ro (navi traghetto Ro-Ro e Ro-Pax e navi multipurpose). A partire da una ricognizione delle principali criticità e

caratteristiche del sistema portuale italiano il piano arriva ad identificare i principali porti di riferimento su cui portare avanti programmi di sviluppo⁹.

L'obiettivo appare quello di sviluppare flussi di traffico consolidati e particolarmente attrattivi e porti a più alto potenziale di crescita.

Da questo processo di pianificazione l'Abruzzo, a causa dell'insufficienza del suo sistema portuale, appare del tutto escluso: come appare evidente dall'immagine l'unico porto individuato nell'arco medio-adriatico è quello di Ancona.

Tuttavia le potenzialità connesse alla localizzazione dei suoi porti ed all'ottima dotazione infrastrutturale dell'entroterra hanno spinto la Regione Abruzzo a costruire un processo *dal basso* per acquisire un ruolo all'interno del piano delle Autostrade del Mare: si fa qui riferimento al Protocollo d'Intesa tra Regione Abruzzo e RAM del 2006, al Master Plan delle Autostrade del Mare adottato dalla Regione con deliberazione di Giunta n. 1320 del 2006 ed alle Linee guida per le attività operative congiunte Regione Abruzzo e RAM del maggio 2007.

Nel primo documento è stato definito il potenziale bacino d'utenza delle Autostrade del Mare attraverso l'analisi del contesto economico e produttivo, è stato analizzato e valutato il quadro trasportistico e logistico ed è stato definito un insieme di interventi per i porti di Ortona, Pescara, Giulianova e Vasto.

In particolare gli studi condotti mettono in evidenza la favorevole collocazione geografica che pone la regione al centro del Corridoio Adriatico e in posizione transfrontaliera rispetto ai mercati della penisola balcanica.

L'Abruzzo diviene origine e nodo di tre importanti rotte di traffico: Corridoio Vc, Corridoio VIII e asse Bar-Belgrado-Timisoara.

Grande rilevanza viene attribuita alla direttrice est-ovest Spagna-Italia-Balcani definita dal corridoio Trasversale Barcellona/Valencia-Civitavecchia-Ortona/Vasto-Ploce/Bar/Durazzo. In tale prospettiva assume un ruolo il centro smistamento merci della Marsica per il consolidamento e deconsolidamento delle merci in transito e per la fornitura di servizi al settore dell'autotrasporto.

I documenti in questione individuano il Porto di Vasto come casello regionale dell'Autostrada del Mare, ed in tal senso propongono la sua integrazione con l'Autoporto di San Salvo.

All'interno di un quadro che si cerca di definire rigidamente in alcuni capisaldi, va comunque valutata la possibilità per ciascun porto o sistema di

⁹ I porti presi in considerazione per la realizzazione di interventi urgenti sono: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto, Savona, Genova, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Salerno, Catania, Palermo, Messina, Cagliari, Olbia-Golfo Aranci, Porto Torres.

porti di inserirsi all'interno di un sistema dinamico e mutevole fatto di reti a geometria variabile¹⁰.

4.5 Le opportunità nel segmento crocieristico

Il settore crocieristico, pur rappresentando solo l'1% del turismo mondiale stimabile a 898 milioni di unità al 2007 (WTO/OMT), è in fortissima crescita (8% annua). Più di 100 navi nel 2008 hanno effettuato crociere nel Mar Mediterraneo, con un movimento economico di notevoli dimensioni sia al livello micro che macro.

Nel Mediterraneo operano 38 compagnie da crociera e le navi sono per il 97% prodotte in cantieri europei.

In questa situazione di forte accelerazione il mercato delle crociere presenta sfide, ma anche opportunità per i porti più piccoli e le località costiere meno visitate; la motivazione principale è dovuta alla congestione dei porti di grande dimensione, ma anche all'emergere di mercati di nicchia che offrano congiuntamente il fascino storico e naturale delle località terrestri con un buon rapporto qualità-prezzo del prodotto in mare. In tal senso i porti di piccola dimensione vengono coinvolti sia come scali che, a volte, come porti d'imbarco.

Una serie di fattori influenzano senza dubbio la scelta dei porti; si tratta di fattori legati alle caratteristiche fisiche (posizione nella città, presenza di attrazioni turistiche, distanza tra i porti di scalo), alle dotazioni di infrastrutture e servizi (qualità degli impianti e dei servizi portuali, presenza di strutture ricettive, di infrastrutture aeroportuali, stradali e ferroviarie con collegamenti efficienti), alle condizioni geopolitiche (sicurezza, stabilità politica), all'efficienza delle operazioni doganali. Tali fattori influenzano la capacità del porto di far presa su potenziali consumatori ed il grado di soddisfazione dei passeggeri.

A partire da questi presupposti e dalla posizione e dotazione infrastrutturale della città di Pescara, è possibile ipotizzare il ruolo del porto all'interno delle rotte crocieristiche in primo luogo come **porto di scalo**, quindi come porto legato alla **fly cruise**, che prevede volo per il porto di imbarco e pernottamento per una notte, come porto per **mini crociere** attraverso lo sviluppo di un marchio regionale, e come porto per **navi traghetto da crociera**.

¹⁰ M. Di Venosa, Porti e Autostrade del Mare, in R. Pavia (a cura di), Adriatico risorsa d'Europa, Diabasis, Reggio Emilia, 2006.



Fig. 16: Ipotesi di introduzione dello scalo pescarese all'interno delle rotte crocieristiche in Adriatico.

Sicuramente la scelta del Porto di Pescara per la conduzione di un'attività crocieristica comporta il ricorso ad un modello che offra un prodotto che sia paragonabile più ad una crociera tradizionale che ad un traghetto per visitare un paese vicino; l'andata e ritorno dovrebbe includere tutti i consueti servizi offerti da una crociera, come ad esempio i pasti e l'intrattenimento a bordo. Il prodotto dovrebbe essere offerto in un modo uniforme a tutti i passeggeri e gli unici fattori che dovrebbero incidere sui prezzi sarebbero cabina, dimensioni e accessori. Anche se le navi proposte per la crociera non potrebbero offrire i più alti standard di lusso, i servizi, la pulizia, l'intrattenimento e la qualità del cibo a bordo dovrebbero essere comunque di standard molto elevati; in tal modo le modalità di trasporto consentirebbero di proporre un buon rapporto qualità / prezzo.

Intendendo Pescara come potenziale **porto di scalo**, il principale fattore di successo è legato alla stretta relazione con Roma e quindi alla possibilità di includere tra le mete turistiche di una crociera nell'Adriatico anche la città di Roma. E' chiaro che il ragionamento si colloca all'interno di un itinerario che comprende anche le città di Ravenna, da cui si può arrivare sia fino a

Firenze, e sia, più facilmente, a Venezia. Dall'altra parte dell'Adriatico le mete sono Koper in Slovenia, Dubrovnik, Split e Korcula in Croazia, Saranda in Albania, Kotor in Montenegro, Corfù in Grecia. L'itinerario può comprendere l'Egeo e Istanbul.

Intendendo Pescara come home port, porto dal quale le navi partono, i segmenti di interesse possono riguardare le mini crociere, le mini crociere-traghetto e le crociere di 7-10-15 giorni per il mercato italiano con la possibilità di coinvolgere italiani e stranieri.

Risulta evidente come l'opzione in questione sia soggetta innanzitutto ad una forte attività di marketing rivolta ai passeggeri ed ai tour operator, oltre che dalla volontà delle grandi compagnie da crociera di investire su Pescara. Altri fattori determinanti risultano i volumi turistici, l'attrattiva delle destinazioni, il target di utenza a cui le crociere si rivolgono.

L'investimento nel settore crocieristico comporta una serie di benefici per la città e la regione, come innanzitutto la promozione dell'immagine, la moltiplicazione dell'afflusso turistico, l'apertura a nuovi mercati.

5 Il Porto di Pescara nel sistema intermodale abruzzese

5.1 Il sistema intermodale abruzzese

5.1.1 Il quadro regionale

La Regione Abruzzo si colloca al centro del Corridoio Adriatico, nell'ambito delle reti comunitarie TEN, ed allo stesso tempo è strettamente connessa all'ambito tirrenico attraverso una direttrice, quella autostradale dell'A24 e ferroviaria, che si sta cercando di valorizzare per garantire maggiore competitività al territorio.

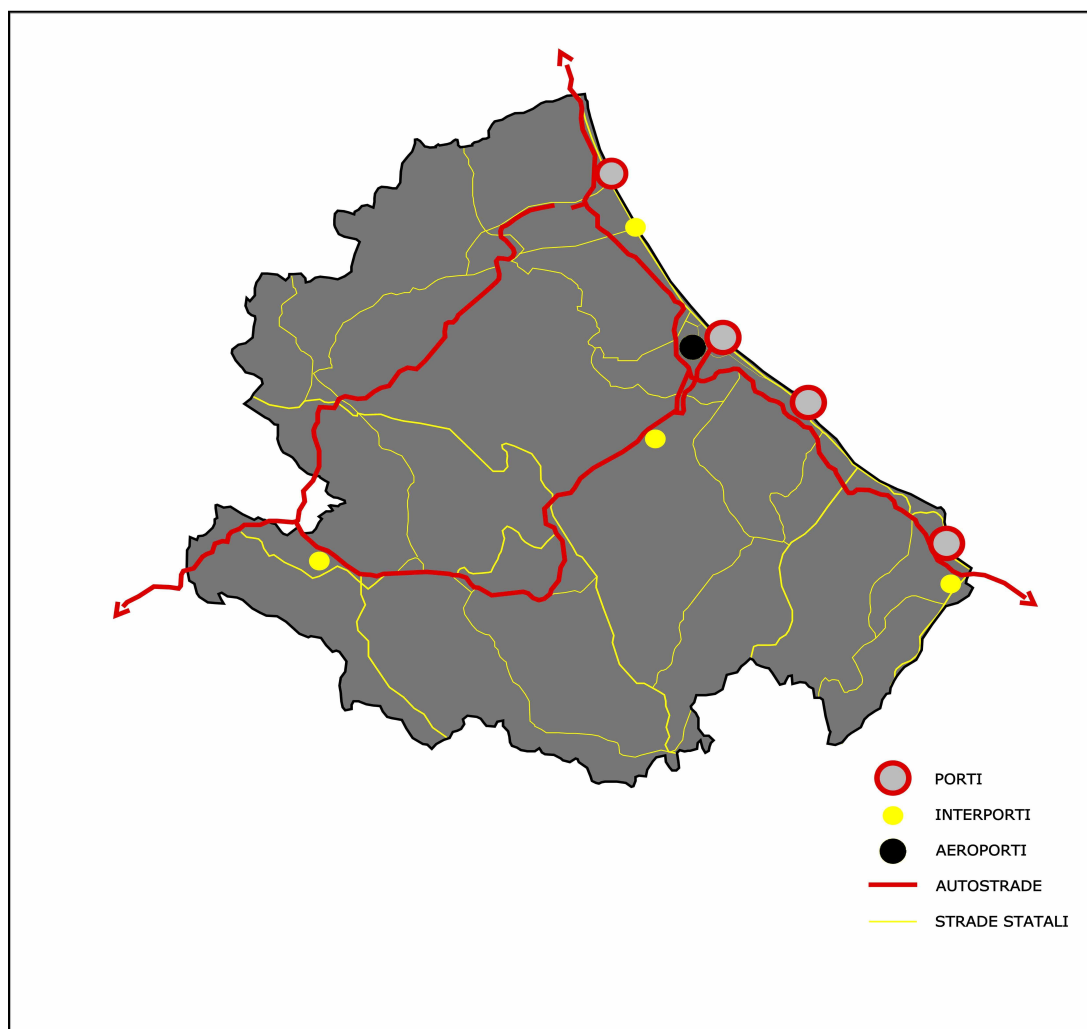


Fig. 17: Il sistema intermodale abruzzese.

Nonostante la presenza di un aeroporto in forte crescita e su cui si sta investendo, di tre porti in via di potenziamento che per qualità delle strutture oggi non sono in grado di supportare uno sviluppo consistente della regione, di numerosi interporti e centri di scambio intermodale in via di realizzazione (interporto Val Pescara a Manoppello, centro di smistamento merci della Marsica, autoporti di Roseto e S. Salvo), è possibile riscontrare una serie di sconnessioni che rendono il sistema complessivamente debole.

Tali sconnessioni risultano accentuate e sono causa di debolezza soprattutto se relative ai grandi assi di comunicazione (si pensi al completamento della trasversale autostradale appenninica Roma-Teramo) o alle infrastrutture puntuali per l'intermodalità (porti e interporti).

Guardando al sistema regionale appare consolidato un assetto che lega i porti di Pescara e Ortona ai sistemi produttivi della Val Pescara e Val di Sangro, e che trova il suo naturale centro intermodale nell'interporto di Manoppello, collegato direttamente al Porto di Pescara tramite l'asse attrezzato in via di prolungamento ed al porto di Ortona tramite autostrada A14.

Allo stesso tempo si configura un rapporto stretto, documentato dalle merci in transito, tra Porto di Vasto e sistema produttivo della Val di Sangro e tra questi e l'autoporto di San Salvo.

Il centro di smistamento merci della Marsica si configura, a sua volta, come «porta d'accesso» al sistema regionale dalla parte del Tirreno e quindi è in diretto rapporto con la rete transeuropea del Corridoio Adriatico. L'infrastruttura è situata a ridosso del casello di Avezzano, sulla direttrice autostradale Roma-Pescara (A/24) nei pressi della diramazione per L'Aquila e Teramo (A/25). L'area del centro merci è tangenziale alla linea ferroviaria Roma-Pescara che dovrà sostenere il traffico di scambio intermodale strada-ferrovia.

All'interno di questo sistema il Porto di Pescara si colloca come punto nodale di un sistema attrezzato costituito da due autostrade, di connessione con la costa tirrenica e con le altre località adriatiche italiane, due centri intermodali (Avezzano e Manoppello) ed un aeroporto, quello d'Abruzzo, in posizione strategica per lo sviluppo di nuovi traffici passeggeri-merci.

5.1.2 *Gli asset infrastrutturali del territorio*

Dal punto di vista nazionale, guardando all'arco medio-adriatico e medio tirrenico, tre corridoi potrebbero andare a costituire il collegamento tra le due sponde: Napoli-Bari, che rappresenta il percorso via terra del Corridoio Paneuropeo VIII, Pescara-Civitavecchia, Ancona-Civitavecchia. Il terzo corridoio appare quello più debole, per l'assenza di collegamenti viabilistici

rilevanti. La realizzazione del progetto relativo al cosiddetto "Quadrilatero"¹¹ cambierebbe gli scenari possibili.

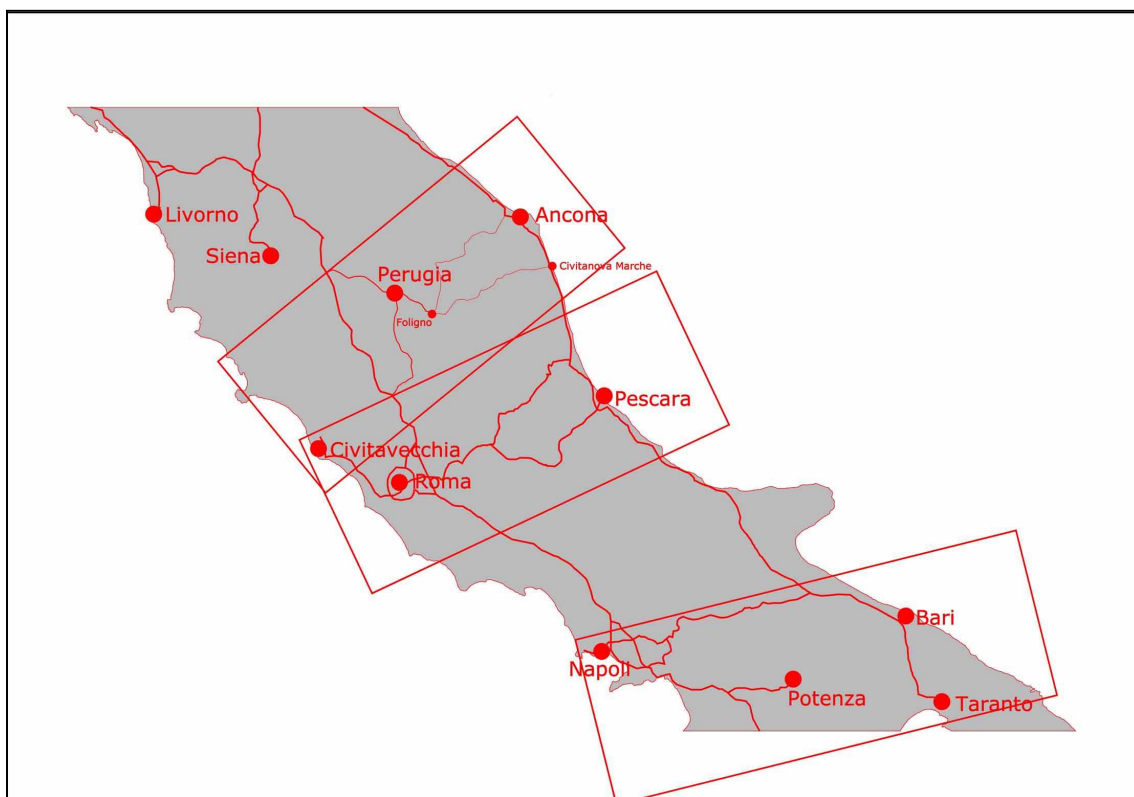


Fig. 18: Corridoi stradali e autostradali nel Centro Italia

Riguardo le ferrovie il collegamento Roma – Pescara appare molto debole, contrariamente a quanto avviene negli altri due corridoi.

Dal punto di vista portuale, con la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore di Pescara verrebbe a trovarsi, se complementare a quello di Ortona, a concorrere con i porti di Ancona e Bari, come già si è avuto modo di osservare. Tutti i corridoi sono dotati di aeroporti con un assetto più consolidato rispetto a quello di Pescara.

Riguardo gli interporti, tutti e tre i porti adriatici oggetto di attenzione gravitano su interporti realizzati o in fase di ultimazione.

L'interporto di Bari, denominato interporto regionale della Puglia, dista infatti meno di 5 Km dal più vicino svincolo autostradale, dal porto e dal nuovo aeroporto internazionale di Bari Palese. Tramite autostrada è

¹¹ Il Progetto Quadrilatero Marche Umbria prevede la realizzazione di opere infrastrutturali viarie attraverso un innovativo piano di cofinanziamento denominato Piano di Area Vasta. Il Progetto infrastrutturale viario consiste nel completamento e adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari.

collegato con la rete degli interporti italiani e del nord Europa. Quando sarà ultimato l'interporto offrirà i seguenti servizi: servizio giornaliero di treni shuttle da e per una serie di destinazioni italiane e straniere, servizi per containers vuoti, servizi di handling per le operazioni di carico/scarico container.

L'interporto di Jesi, anch'esso non ancora attivo, si rivolge al mercato del trasporto combinato europeo e nazionale attraverso un'ampia gamma di servizi (intermodali, attività trasportistica, di gestione magazzino conto terzi, distribuzione camionistica, lavorazioni accessorie) e attività collegate (dogane, rete informatica e telematica, ecc.). La struttura risulta centrale per la vicinanza all'autostrada A14 e la SS76 in direzione est ovest oltre che la ferrovia, oltre che al porto e all'aeroporto.

Infine l'interporto Val Pescara, che si sta realizzando a Manoppello, collegato al territorio attraverso la A25, la SS 5 Tiburtina, la linea ferroviaria Pescara Roma ed il raccordo autostradale Chieti Pescara.

E' importante notare come a Pescara, nonostante la presenza di infrastrutture importanti, non sia possibile nell'*ultimo miglio* sviluppare un collegamento ferroviario per la presenza di un'alta densità urbana.

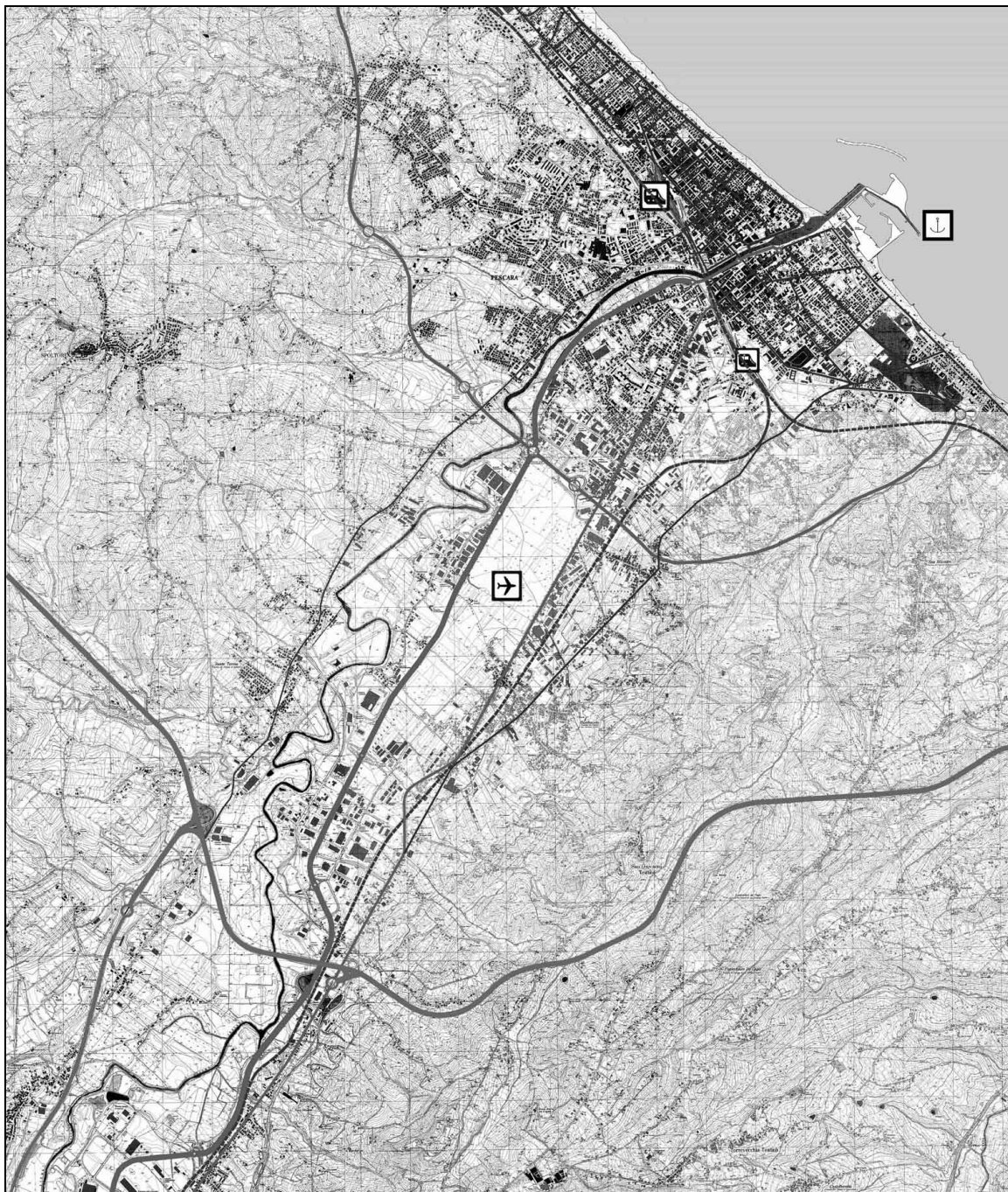


Fig. 19: L'ultimo miglio nel collegamento infrastrutture-porto a Pescara.

5.2 Il Porto di Pescara per favorire l'integrazione e lo sviluppo dei sistemi produttivi locali nelle due sponde dell'Adriatico

5.2.1 Una politica di attenzione verso l'area balcanica

Il traffico nasce da esigenze di scambio ed è importante che i sistemi produttivi locali situati nelle due parti del mare possano intensificare relazioni e collaborazioni. Questa è una dimensione che deve essere presa in considerazione come un aspetto importante dell'insieme che dovrà configurare il modello di sviluppo locale.

Uno degli obiettivi che Istituzioni, rappresentanze economiche e del lavoro e soprattutto imprese devono porsi e fare proprio è quella di cercare di promuovere e costruire strategie di collaborazione e di relazione tra sistemi produttivi locali tra le due sponde dell'Adriatico.

Si tratta in realtà di una tendenza già in atto come attestato dall'alto numero di imprese abruzzesi che hanno deciso di investire nei Balcani, come risulta da una ricerca in via di pubblicazione da parte dell'Unione Industriali della Provincia di Pescara. Come emerge dagli studi del CRESA, al 2005 le imprese estere partecipate da investitori abruzzesi erano 132, il 75% delle quali a partecipazione di controllo. Di queste il 24,2% sono localizzate nell'Europa Centro Orientale ed operano prevalentemente nel settore manifatturiero (46%).

Del resto il bacino di riferimento potrebbe essere molto più ampio di quello semplicemente riferito al territorio abruzzese: Pescara Porto ad est di Roma, e dunque terminale ricettivo anche delle relazioni tra imprese laziali e Balcani.

Il bacino di riferimento diviene allora molto più ampio. Si è già detto della prevalente organizzazione produttiva relativa al territorio abruzzese; l'ISTAT individua sei distretti industriali, a Giulianova, Teramo e Ortona tessile e abbigliamento, a Montorio al Vomano e Pineto beni per la casa, a Guardiagrele pelli, cuoio e calzature.

Accanto a questa suddivisione è possibile individuare una serie di microsistemi, come l'area Chieti Scalo – Pescara, con importanti insediamenti nel settore della carta, dell'abbigliamento e della conceria, la fascia pedemontana della Maiella e della Maielletta, che vede, da un lato, numerose imprese impegnate nei comparti delle calzature e dell'abbigliamento e, dall'altro, la presenza del polo produttivo pastaio di Fara S. Martino; i luoghi delle produzioni agroalimentari e vitivinicole e quelli dell'artigianato, diffusi nel territorio.

Tutto ciò accanto ai poli di produzione delle macchine e apparecchi meccanici, macchine elettriche, ottiche e di precisione e mezzi di trasporto.

Dall'altro lato i distretti laziali. L'ISTAT individua due distretti, quello di Civita Castellana relativo ai beni per la casa, e quello di Sora, inerente le cartotecniche. In realtà i sistemi produttivi locali si articolano da quello relativo all'Area Monti Ausoni – Tiburtina del marmo e del lapideo, alla Valle del Liri, area dell'abbigliamento, alla Pontina, area a vocazione agro-industriale, al Lazio Meridionale, con vocazioni chimico-farmaceutiche, al reatino, legato alla meccanica e l'elettronica, alla Tiburtina, relativa all'elettronica.

Ad oggi non esiste uno studio relativo ai cluster che fanno riferimento all'altra sponda dell'Adriatico. La loro mappatura costituisce la prima azione necessaria ai fini della costruzione di interrelazioni tra le due sponde dell'Adriatico.

5.2.2 Promozioni ed azioni

Per incrementare le relazioni tra sistemi produttivi locali relativi alle due sponde è necessario puntare innanzitutto sul rafforzamento della competitività e della cooperazione, in particolare nel settore primario e secondario.

Necessaria risulta la mappatura dei cluster dall'altra sponda dell'Adriatico, che ad oggi non è stata realizzata e che permetterebbe di avviare un rapporto serio e sistematico tra imprese operanti nello stesso settore.

In secondo luogo appare opportuno incentivare ulteriormente gli investimenti in area balcanica e favorire gli scambi commerciali, la formazione e il sostegno alle strutture che già operano sul territorio balcanico per assistere le imprese italiane e abruzzesi in particolare.

Lo strumento in questo momento appare il programma transfrontaliero IPA Adriatico, che pare già prefiggersi questi obiettivi.

Ma anche le relazioni tra Camere di Commercio e associazioni, come quella degli Industriali, potrebbe favorire un processo di interrelazione tra imprese, oltre all'organizzazione di una serie di incontri tra imprese italiane e appartenenti all'area balcanica, anche attraverso la partecipazione ad eventi fieristici.

L'adesione poi alle numerose iniziative come già in passato è stato fatto, promosse dalle Istituzioni, agevolerebbe la creazione di relazioni.

Il riferimento è in quest'ultimo caso ad alcune iniziative promosse dal Ministero degli Affari Esteri come l'Accordo bilaterale Italia-Croazia, promosso nel 2005 dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione con il Ministero del Mare, Turismo, Trasporti e Sviluppo (MMPI) della Repubblica di Croazia, finalizzato a prestare assistenza alla definizione di politiche di sviluppo regionale e locale in tale Paese.

L'Accordo è stato poi dettagliato nel Progetto "Politiche di sviluppo locale in Croazia", della durata complessiva di 24 mesi (febbraio 2004 – febbraio

2006), che ha visto quali beneficiarie indirette dell'intervento le tre micro-regioni croate Gorski Kotar, Moslavina e Zumberak e i loro Enti locali. Partner del Dipartimento nella realizzazione del Progetto e nelle attività di formazione in loco sono state le Regioni Abruzzo, Friuli Venezia Giulia e Marche.

Le attività del progetto hanno incluso l'organizzazione un ciclo di incontri formativi per l'illustrazione e il trasferimento dell'esperienza italiana nell'ambito dello sviluppo regionale, programmazione negoziata, progettazione integrata territoriale, utilizzo dei Fondi Strutturali comunitari, riserve di premialità, Accordi di Programma Quadro e Intese Stato-Regioni.

Il Progetto ha consentito di promuovere la conoscenza della metodologia e degli strumenti della programmazione negoziata come sperimentata in Italia, di accrescere le competenze possedute dagli attori locali in materia di programmazione e disegno di piani di sviluppo, di rafforzare la cooperazione in materia di politiche di sviluppo fra i livelli amministrativi centrali e locali croati e di contribuire al processo di avvicinamento della Croazia al modo di promuovere le politiche da parte della Comunità Europea, con particolare riferimento alla politica regionale.

6 Le relazioni tra porto e città: ambito costiero ed area portuale

6.1 Il Porto e la città

6.1.1 Il Porto tra sistema urbano della Val Pescara e sistema costiero

Lungo la Valle del Fiume Pescara e lungo la costa si è sviluppato in anni recenti un insediamento commerciale, industriale e residenziale che ha costituito di fatto un'unica entità insediativa.

Questa città diffusa rappresenta una struttura nella quale è possibile riconoscere una moltitudine di centri ciascuno con peculiarità proprie e caratteristiche che possono portare nuove opportunità al sistema *metropolitano* stesso, ed allo stesso tempo è caratterizzata dalla presenza di due centri, Pescara e Chieti, entrambi poli gravitazionali. Poli gravitazionali che si proiettano tuttavia, grazie ai sistemi di relazione materiali e immateriali di cui si sono dotati, in una realtà più vasta, europea, tanto da poter parlare potenzialmente di Pescara come piattaforma logistica del medio adriatico.

All'interno di quest'area allargata già esiste il tentativo di gestire congiuntamente alcuni servizi, come risulta evidente nel caso del Piano Urbano della Mobilità d'Area Vasta.

Il sistema territoriale è servito da importanti infrastrutture viarie e di trasporto di interesse regionale e nazionale (si pensi all'autostrada A14, alla A24, all'interporto di Manoppello, all'aeroporto, sino ad arrivare al porto di cui ci stiamo occupando) localizzate, come già si è potuto analizzare, in modo policentrico, ed è costituito da una serie di centri minori che contribuiscono a valorizzare questo ambito territoriale.

Ambito in continua trasformazione, quello della Val Pescara si sta via via specializzando da un lato per la localizzazione di megacentri legati alla grande distribuzione, dall'altro per la presenza di poli industriali di una certa rilevanza. Si tratta di multinazionali o imprese che contribuiscono alle esportazioni regionali in modo rilevante, e dunque pur non costituendo quella massa critica che grandi poli, come quelli localizzati nella Val di Sangro, contribuiscono a creare, devono essere presi nella giusta considerazione.

D'altro canto il sistema costiero, che si sviluppa anch'esso senza soluzione di continuità, produce nel suo insieme un'offerta turistica di grande rilevanza, al punto da configurarsi come distretto turistico, sia pur in una dimensione micro, con un ruolo fondamentale della Città di Pescara per dotazione di strutture ed organizzazione di eventi anche attraverso il

coinvolgimento del porto, almeno per quanto riguarda la struttura destinata alla nautica da diporto.

All'interno di questo sistema già *policentrico* la città di Pescara si colloca a sua volta come importante nodo a sua volta *policentrico*. L'importanza deriva da un lato dalla presenza di funzioni di rango elevato e di attività commerciali, dall'altro dalla posizione di cerniera tra costa ed entroterra.

6.1.2 Il Porto nei piani urbanistici

Dal PRUSST al PTCP, sino ai piani di interesse regionale, Pescara ed il suo porto sono individuati come importante cerniera per il territorio abruzzese.

Dal canto suo la città di Pescara si presenta e costruisce, anche secondo i piani che per essa nel tempo sono stati redatti, come insieme di luoghi centrali.

Una serie di centralità, come il polo universitario e giudiziario, l'asse centrale Stazione – Corso Umberto – Mare, individuate nel piano regolatore come piani particolareggiati, si susseguono a scandire un territorio policentrico. Territorio che rappresenta il nodo principale dell'intero sistema metropolitano che su esso gravita, e che dunque ospita funzioni urbane di alto rango.

Lo stesso piano del 1993 prevedeva un sistema di luoghi centrali dislocati sull'intero territorio ed organizzati in comparti. Nel piano vigente due di questi grandi interventi, il parco fluviale e la riviera, scandiscono la grande T su cui si organizza l'intero territorio, e, a rimarcare questo, il piano del porto assume la stessa configurazione, mentre gli altri piani, ossia il polo centrale, il Parco D'Avalos, il Polo Giudiziario e il polo direzionale si dispongono lungo la via verde che all'interno del piano rappresenta la grande dorsale per i progetti di trasformazione urbana .

La maggior parte di questi poli sta andando via via a configurarsi, a meno di alcuni ambiti, che si sono dimostrati nel tempo resistenti al cambiamento; uno di questi casi è rappresentato sicuramente dall'ambito portuale¹², che, per molti aspetti appare in uno stato di degrado e si pone in una condizione di estraneità rispetto alla città rappresentando un luogo a servizio del tessuto urbano ma senza alcuna identità. Ambito su cui, d'altro canto, si sono succedute idee e proposte e che da un lato si trova a relazionarsi con il tessuto urbano adiacente, dall'altro a rapportarsi in modo stretto con l'insieme delle strutture per la cultura e lo svago e con l'insieme delle dotazioni ambientali localizzate a sud di Pescara che costituiscono uno dei fattori principali che contribuisce all'attrattività turistica della città.

¹² Il porto è qui inteso nella sua interezza e dunque comprendendo le aree golenali sino al ponte della ferrovia ed il porto vero e proprio costituito dai moli, con il suo ampliamento e la diga foranea.

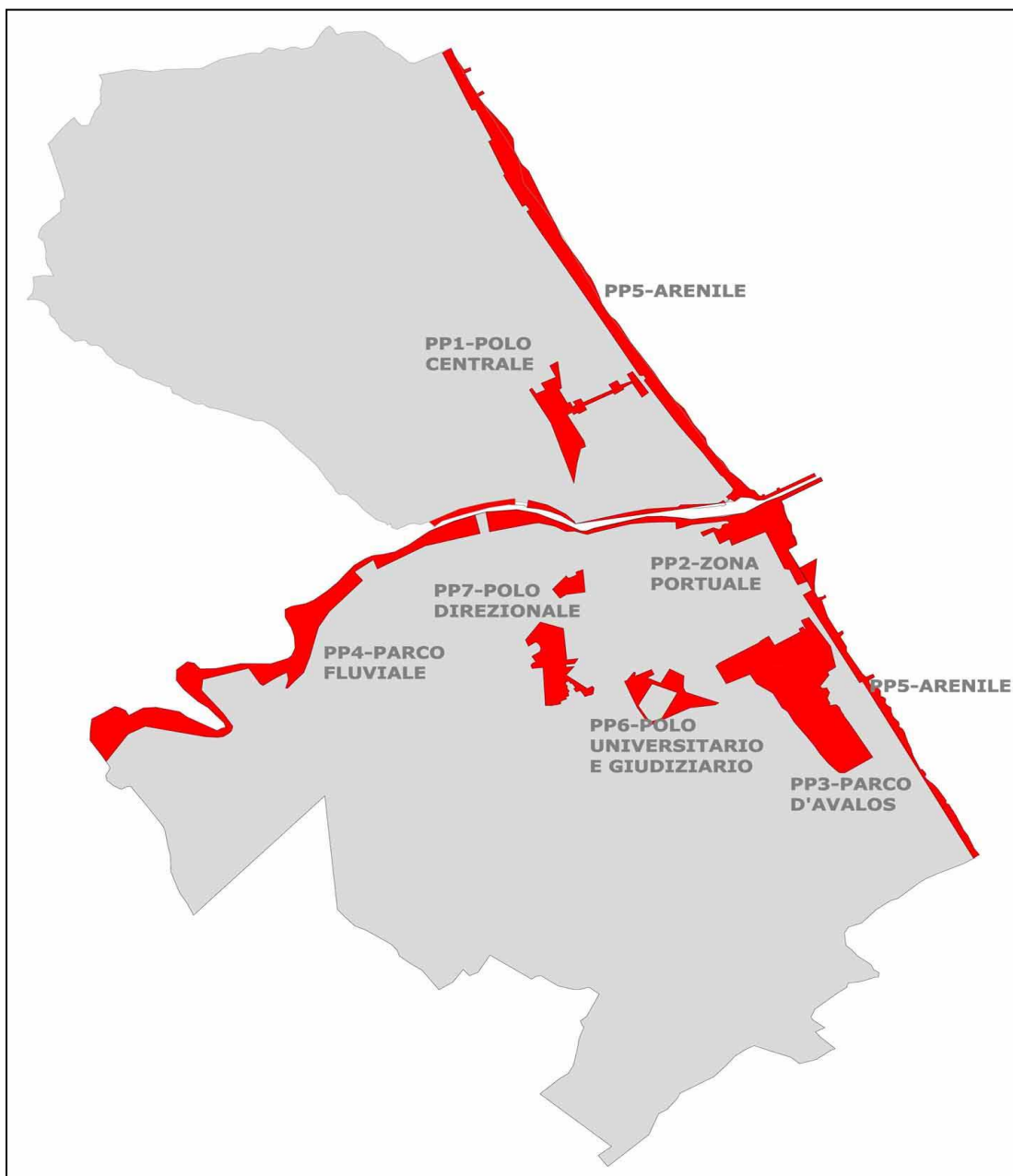


Fig.20: Piani Particolareggiati nel PRG di Pescara

Il Piano Territoriale Provinciale affronta in modo diretto la qualificazione dell'ambito portuale all'interno dello schema direttore della città costiera. Il progetto proposto prevede il prolungamento dei due moli del porto canale fino alla diga foranea e la conseguente apertura della diga; il restringimento della sezione del porto canale alla misura della parte urbana e la creazione di un parco fluviale; la costruzione di un nuovo molo a nord e, attraverso la riutilizzazione della diga foranea, la realizzazione di un porto peschereccio; la definizione del nodo viario dell'area portuale attraverso interventi di

interconnessione sia pedonale che carrabile; la creazione di parcheggi in prossimità del nodo viario.

Il Piano Regolatore Generale, attraverso lo strumento attuativo del PP2, prevede la realizzazione di un centro integrato a carattere ricreativo-turistico di livello urbano capace di accogliere soprattutto strutture ricreative, turistiche, commerciali specializzate, congressuali ed alberghiere, in una composizione spaziale caratterizzata da un immediato rapporto con gli specchi d'acqua del porto canale e del porto turistico (tipico modello del "water-front") e da un sistema continuo di ambienti e percorsi pedonali e ciclabili.

Il Piano Particolareggiato comprende il porto canale, le banchine e gli ambiti golenali fino al ponte ferroviario, oltre ad un'area posta a nord, e la sua redazione può riguardare l'intero ambito, con redazione di un unico strumento urbanistico o i singoli sub-ambiti a – b – c individuati dal P.R.G. .

Accanto agli edifici destinati a usi pubblici il piano prevede edilizia residenziale privata e pubblica.

Successivamente alle previsioni di Piano, nel 2006, è stato redatto uno Studio di Fattibilità, finanziato dal CIPE, "finalizzato a verificare l'utilità e la praticabilità della costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per la riqualificazione di aree della città di Pescara e per la loro valorizzazione a fini direzionali commerciali turistico/ricettivi e residenziali". Lo studio prevede, attraverso la ridefinizione del water front, la realizzazione di un insediamento caratterizzato da funzioni di eccellenza legate alla ricettività, ai servizi turistici e per il tempo libero collegati al porto, all'università e alla ricerca legata al mare e da una serie di residenze pubbliche e private, uffici e attività commerciali.

L'intervento previsto si articola in due grandi unità, la Cittadella del Turismo, costituita da strutture ricettive e servizi turistici e commerciali, e l'Unità della Residenza, che ospita edilizia residenziale pubblica e privata e attività commerciali e terziarie. Accanto alle due unità lo studio propone la localizzazione dell'Università del Mare, contenitore di spazi per la formazione, la ricerca, le esposizioni.

La Cittadella del Turismo viene localizzata tra Lungomare e Porto Turistico e rappresenta il water front. E' costituita da un complesso di alberghi orientati verso il porto ed unificati da un basamento destinato ad ospitare attività di servizio e commerciali.

L'Unità della Residenza è localizzata a ridosso del lungofiume, circondata sui restanti tre lati da un parco; un basamento posto dalla parte opposta del fiume è destinato ad ospitare attività commerciali e terziarie.

Infine l'Università del Mare, proposta al di fuori delle dinamiche di trasformazione urbana, è collocata secondo una disposizione fortemente rappresentativa e costituita da due corpi simmetrici che delimitano uno spazio libero in cui penetra l'acqua.

Attualmente sono in corso di definizione da parte dell'Ufficio Tecnico Comunale due piani particolareggiati per i sub-ambiti b e c. L'ipotesi proposta dalla Società di Trasformazione Urbana sembra definitivamente accantonata, per via delle difficoltà di realizzazione soprattutto dell'Università del Mare e del suo sovrapporsi con l'area del Porto Turistico che necessariamente deve restare separata dal resto dell'insediamento.

Restano alcune questioni irrisolte legate principalmente ai bassi indici di edificabilità ed alle funzioni da insediare, dal momento che per aree centrali negli strumenti di piano è attualmente prevista la localizzazione di Edilizia Residenziale Pubblica.

6.1.3 Ambito di sovrapposizione città-porto

Nel parlare di ambito di sovrapposizione città porto tre sono le questioni messe in campo.

La prima è che pensando alla complessiva estensione dell'area portuale, dai moli guardiani sino al ponte della ferrovia, non sia possibile immediatamente riconoscere gli ambiti di sovrapposizione città porto. Ciò è dovuto al mancato rapporto tra porto - città - fiume. Alcuni luoghi identitari caratterizzati dalla presenza di poche attività economiche ne rafforzano la valenza, ma ciò non è sufficiente a renderli immediatamente riconoscibili.

La seconda questione riguarda il rapporto, anche per il modo di vivere questi spazi da cittadini e city users, tra porto turistico e spazi del loisir (e qui si parla di riviera, auditorium Flaiano, Teatro D'Annunzio, Aurum, stadio Adriatico, Pineta D'Avalos) piuttosto che tra porto ed ambito di immediata pertinenza del fiume e del mare. Ciò perché questi spazi, anche per l'immediata fruizione da parte dei turisti, testimoniata dalla presenza di alberghi e spazi ricettivi, svolgono e possono svolgere potenzialmente un importante ruolo, soprattutto grazie al ponte del mare in via di realizzazione, nel ricongiungimento delle due riviere e nel rafforzamento dell'offerta turistica. Offerta turistica potenziata dalla accresciuta domanda da un lato relativa al trasporto portuale passeggeri, attraverso l'ipotesi di incremento delle rotte, dall'altro dai trasporti crocieristici, nel caso di Pescara come home-port per mini-crociere o crociere traghetto.

La terza questione, e forse la più importante, è che la realizzazione di un nuovo porto ha effetti su ambiti molto vasti, forse sull'intera Pescara Sud, e dunque la perimetrazione effettuata è solo ipotetica: non esiste ad oggi un quartiere portuale, realizzarlo diviene l'obiettivo di una serie di azioni materiali e immateriali che possono essere parte di un progetto integrato di sviluppo urbano.



Fig. 21: Ipotesi di perimetrazione del quartiere portuale.

Il quartiere del porto innanzitutto si caratterizza per essere composto da tre aree con caratteri e potenzialità differenti: il fronte porto, normato direttamente dal Piano Regolatore Portuale e che ad oggi appare in uno stato di profondo degrado, soprattutto lungo le aree golenali. Il retro porto, costituito da due aree dismesse, l'ex deposito Di Properzio e l'ex mercato ortofrutticolo COFA, ad altissima potenzialità di trasformazione e già oggetto di studi e piani. L'ambito delle riconessioni tra porto e città, costituito a sua volta da una serie di sub-ambiti con caratteristiche e potenzialità diverse, totalmente edificato ma con qualità e livelli di occupazione profondamente differenti. In particolare questa parte di città presenta grandi possibilità legate alla ricucitura degli spazi pubblici, alla creazione di relazioni con il fiume, alla localizzazione di nuove attività commerciali e di servizio funzionali alla creazione della nuova polarità urbana.

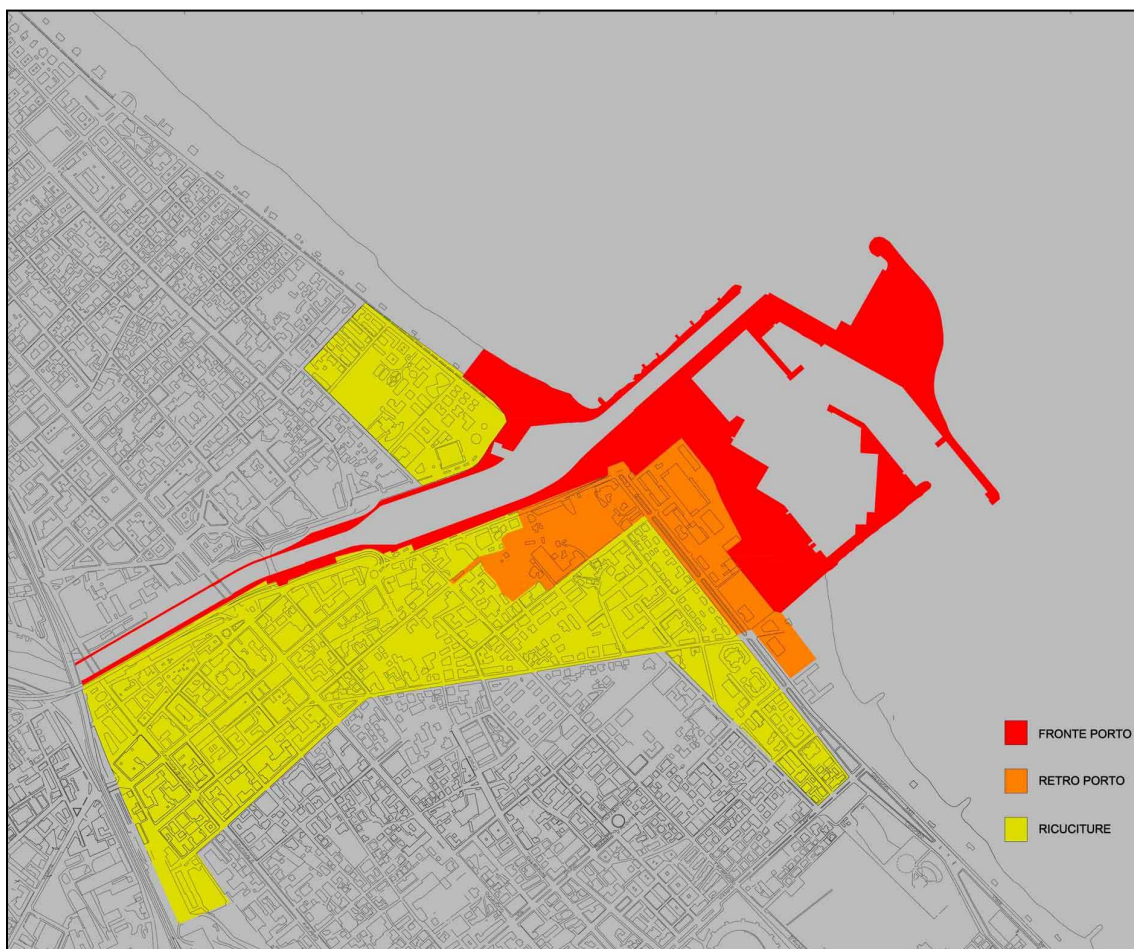


Fig.22: Individuazione di ambiti all'interno del quartiere portuale.

6.1.4 Caratteristiche socioeconomiche del quartiere portuale

La porzione di città che è più a stretto contatto con il porto si organizza secondo caratteristiche e funzioni autonome proponendo ambiti altamente diversificati dal punto di vista socio-economico, ambientale ed edilizio. Emerge in questo contesto un'area a forte attrattività: quella del centro storico, direttamente connessa all'ambito golenale e vitale dal punto di vista commerciale soprattutto in riferimento alla vita notturna.

La riconnessione fisica, funzionale ed economica, tra questi ambiti costituisce una priorità affinché possa andarsi a costituire una nuova centralità urbana.

Perché ciò avvenga è indispensabile comprendere a fondo le caratteristiche dei vari contesti e interpretarne le vocazioni nel rispetto dei caratteri identitari e delle caratteristiche sociali.

Nel quartiere portuale, così come definito dallo studio, complessivamente, si localizza circa il 4,2% dell'intera popolazione del Comune di Pescara, per un

totale di 4.948¹³ abitanti e trovano luogo una serie di attività commerciali, di servizio e legate all'attività pubblica localizzate prevalentemente in alcuni punti nodali.

La trama residenziale si caratterizza per una forte regolarità segnata dalle infrastrutture generatrici del tessuto urbano disposte parallelamente alla costa. Al suo interno costituiscono anomalie rispetto alla regolarità del tessuto il centro storico, tridente che conserva la struttura urbana originaria e la disposizione parallela al fiume della Via Amerigo Vespucci. Il patrimonio abitativo è costituito da 2.205 abitazioni, di cui 231 vuote, principalmente occupate da persone residenti, con un'ottima dotazione di servizi.

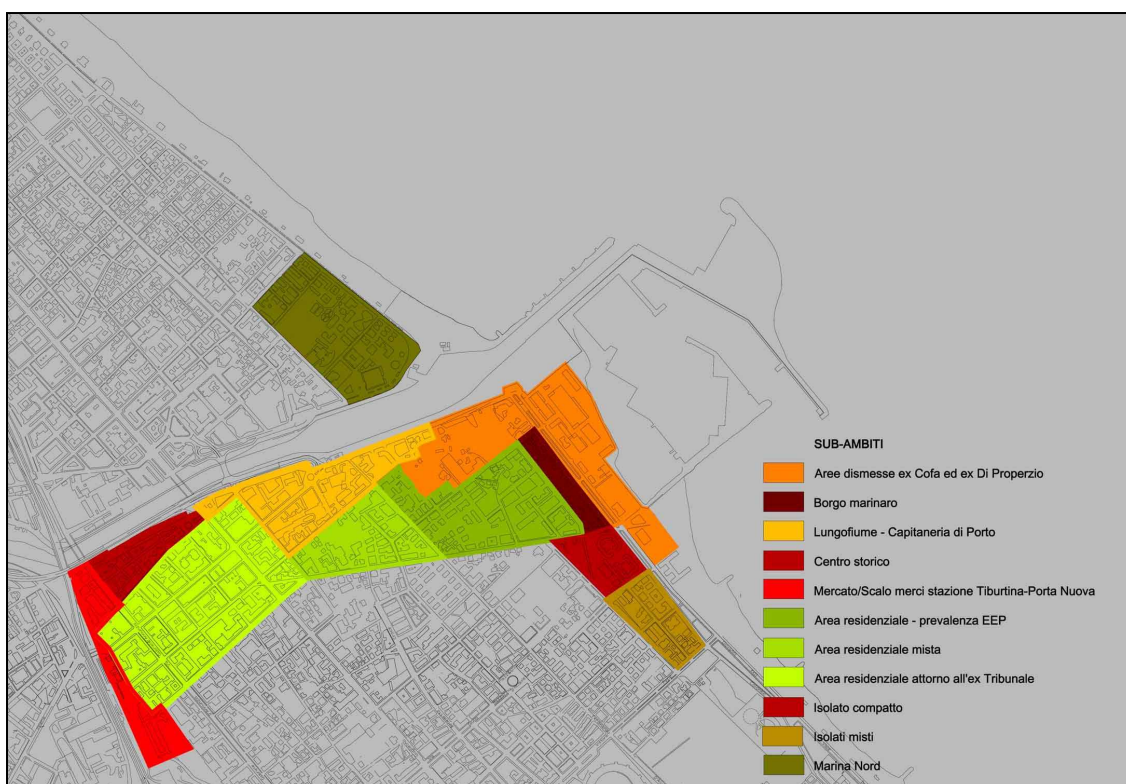


Fig. 23: Individuazione dei sub-ambiti

E' possibile individuare qualità comuni all'interno di un quadro di forte disomogeneità; innanzitutto due sono le aree a maggiore vocazione identitaria, il centro storico, ambito dinamico, con popolazione giovane, livello di istruzione elevato, grande presenza di nuclei monofamiliari e fortissima presenza di attività legate alla ristorazione ed al tempo libero; il borgo marinaro, contesto maturo e degradato, riconosciuto tuttavia dalla cittadinanza come luogo identitario. Quest'ultimo si caratterizza per ospitare

¹³ I dati riportati in questa parte della trattazione fanno riferimento al Censimento ISTAT Popolazione abitazioni del 2001.

esclusivamente residenza e per essere abitato da una popolazione anziana con un livello di istruzione e di occupazione di norma più basso della media rilevata all'intero ambito di studio; i nuclei familiari appaiono costituiti da un maggior numero di componenti rispetto all'intero quartiere portuale, dimostrando di essere di tipo tradizionale.

Due contesti dimostrano di avere elevate caratteristiche vocazionali potenziali: l'area attorno alla Capitaneria di Porto e prossima al lungofiume, ma separata da esso per la presenza dell'asse attrezzato, e quella attorno al mercato ed allo scalo merci. La prima è caratterizzata dalla presenza di molti uffici pubblici e da edilizia residenziale che ospita ai piani terra locali e garages spesso non utilizzati. Un'alta percentuale di abitazioni, circa il 20%, al 2001 risultava non occupata, ed è possibile notare la localizzazione negli ultimi anni in quest'ambito di numerosi locali notturni e ristoranti quasi a costituire una prosecuzione delle attività svolte all'interno del centro storico. Nell'area del mercato-scalo merci si concentra invece una popolazione anziana con un basso livello di istruzione. L'area è stata oggetto in questi ultimi anni di interventi e progetti di riqualificazione urbana, e potenzialmente tende ad assumere un ruolo legato all'intermodalità di livello urbano.

Inoltre è possibile riconoscere tre contesti prevalentemente residenziali con caratteristiche sostanzialmente differenti: l'area attorno all'ex tribunale, un'area residenziale mista intermedia ed una prossima all'area portuale.

La prima si connota per una popolazione di status elevato, come si evince dall'alta percentuale di laureati, imprenditori e liberi professionisti. Molti sono gli uffici pubblici, anche se la delocalizzazione del tribunale e di alcuni uffici regionali ha impoverito l'area di funzioni di carattere terziario.

La seconda si caratterizza per una popolazione di status elevato ed impiegatizio, con uno stato di conservazione degli edifici variabile.

La terza è costituita prevalentemente da un patrimonio abitativo di proprietà dello IACP e concesso in affitto ed è abitata da popolazione di status subordinato.

Gli altri due ambiti individuati sono localizzati di fronte al mare, ed ospitano attività residenziali e turistico-ricettive. Caratterizzano la connessione tra porto turistico ed altre aree a vocazione turistica.

Per coinvolgere questo mosaico di ambiti territoriali all'interno di una trasformazione che li leghi tra loro e con il fiume è necessario studiare e proporre un mix di interventi calibrato in funzione delle caratteristiche e potenzialità dei diversi contesti, oltre a ricostruire una trama di relazioni fatta di ri-connessioni tra spazi pubblici e tra questi e fiume.

6.2 Proposte: sistema turistico integrato e quartiere portuale

6.2.1 *Il sistema turistico culturale*

La presenza di una serie di infrastrutture naturali e artificiali a Pescara sud a partire dal Porto turistico suggerisce la costruzione ed il consolidamento di un sistema turistico legato alla cultura, allo sport ed all'ambiente.



Fig. 24: il sistema turistico integrato di Pescara Sud

La sequenza di ambienti e attrezzature costituita dalla pineta D'Avalos, lo stadio di Piccinato, l'ex Aurum, recentemente ristrutturato ed oggi sede di importanti mostre, alcune strutture alberghiere, il teatro D'Annunzio e l'auditorium Flaiano, il porto turistico oggi utilizzato anche per esposizioni temporanee, creano un vero e proprio sistema turistico alla scala urbana. Sistema al quale dovrebbe in qualche modo ricollegarsi il nuovo intervento

che sarà realizzato nell'area ex COFA, già utilizzato in passato per concerti e mostre d'arte contemporanea.

Ma in effetti questo sistema ben configurato, dopo la realizzazione del ponte del mare, avrà una stretta relazione anche con Pescara Nord, che dal punto di vista turistico, pur ospitando chiaramente strutture balneari, si connota per essere la sede della zona commerciale della città, dunque per una tipicità completamente differente.

Il sistema turistico a cui ci si vuole riferire è qualcosa che si sviluppa ad una scala più ampia, ossia il Sistema Turistico Locale che designa solitamente organizzazioni che si caratterizzano come "contesti turistici omogenei o integrati, comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a regioni diverse, caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche, compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale, o dalla presenza diffusa di imprese turistiche singole o associate".

Il Sistema Turistico Locale è finalizzato alla connessione di attività, e questo è ciò che si vorrebbe realizzare per quest'area, dove, fatta eccezione di un calendario di eventi di largo respiro e fitto del teatro Flaiano, non esiste un vero collegamento tra strutture che qui operano.

La connessione ideale che emerge è senza dubbio con le politiche messe in atto lungo la costa romagnola, già da quasi dieci anni, per potenziare il prodotto turistico investendo sul balneare, in termini di ricettività, accoglienza e spiaggia, intesa come ambito per l'offerta di servizi diversificati non solo durante la stagione estiva ma per tutto il corso dell'anno, recuperando i vuoti urbani con finalità turistica o di valorizzazione ambientale, promuovendo all'interno del sistema urbano più complessivo nuove opportunità imprenditoriali come fiere, congressi, appuntamenti della cultura e dello spettacolo, ma anche iniezioni di direzionalità, dilatazione territoriale verso l'entroterra e sport "in direzione di un modello ospitale".

Una politica di questo genere sarebbe necessaria anche in previsione dei Giochi del Mediterraneo.

Inoltre la presenza di alcune, poche, aree di trasformazione potrebbe, se gestita, creare ulteriori strutture finalizzate a rafforzare il sistema.

6.2.2 Il distretto portuale

Il distretto portuale è oggi l'insieme di più aree nettamente separate, anche nell'immaginario della popolazione che vi abita o che lo vive. Si avvicinano nuclei identitari, quartieri residenziali e terziari, il polo dei locali notturni pescaresi assieme ad aree da riqualificare e ad aree che potenzialmente potrebbero ancora ospitare altre attività.

L'obiettivo è che il distretto portuale diventi un luogo simbolico per la città per la presenza di valori storici, economici e culturali che contribuisca alla costruzione dell'identità dei cittadini, che diventi un'importante risorsa per il turismo.

L'idea forza pensata per questa porzione di città è legata alla costruzione di un *village* multifunzionale, abitato e vissuto da popolazioni diverse che in esso si riconoscono e caratterizzato da attività legate al commercio, al divertimento, alla cultura, alla direzionalità, all'amministrazione e così via.

Questione essenziale per questa parte di città è capire che il suo destino dipende probabilmente dallo sviluppo del porto stesso attraverso l'introduzione di funzioni qualificanti e l'affrontare, a meno di due aree a carattere "storico", una situazione edilizia che a meno di pochi casi non comprende edifici di alto pregio e valore.

Per agire all'interno di questo contesto e con questi obiettivi appare necessario costruire il consenso, prima di tutto attraverso il coinvolgimento dei cittadini che abitano questo luogo; ecco perché l'ampio rilievo dato all'analisi sociale relativa agli abitanti e riportata in allegato: anch'essa mostra una situazione molto diversificata, forse oggi in parte mutata, ma comunque che esprime esigenze e bisogni molto diversi.

Fanno parte del quartiere così come perimetrato un gran numero di funzioni qualificanti: il porto, edifici finanziari e commerciali, sedi di amministrazioni pubbliche, molti luoghi per la cultura e l'intrattenimento.

Il quartiere propone una serie di problematiche rilevanti, che consistono in primo luogo, nonostante la vicinanza, nell'assenza di rapporto con il fiume e con il mare, nella presenza di ambiti degradati su cui intervenire, di aree dismesse, nel sovrapporsi delle popolazioni che vivono, che lavorano o che usano questa parte di città, nell'assenza di molti collegamenti e parcheggi, nella totale assenza di spazi verdi.

La necessità che si pone è indubbiamente quella di pianificare in modo concertato gli interventi, coinvolgendo stakeholders e popolazioni interessate, in modo che l'area delle riconessioni, il distretto portuale, diventi un altro centro, speculare a quello amministrativo che si trova dall'altra parte del fiume e baricentrico rispetto ai due poli di Corso Umberto e del Polo Universitario e Giudiziario.

Il rischio che si pone ad impostare un'azione di riqualificazione di questo tipo è che la forza dell'intervento e la localizzazione di funzioni importanti possano diminuire la significatività del polo centrale. Appare opportuno in tal senso pensare congiuntamente opere di mitigazione degli impatti.

D'altro canto, affinché le azioni siano condotte, appare centrale il coinvolgimento del privato anche nella minuta riqualificazione degli spazi pubblici attraverso l'introduzione di incentivi calibrati sulla base di una classificazione tipologica perequativa dell'edificato.

6.2.3 Strumenti e politiche

Gli ambiti di azione individuati hanno alcune caratteristiche comuni.

In primo luogo quella di essere aree vivaci, ossia aree in cui esiste un processo pulviscolare legato ai reticoli di tessuti imprenditoriali, al tessuto

urbano, alla cultura civica, alle reti associative, o solo ad alcuni di questi fattori. Territori in cui emerge una moltitudine di atti individuali non connessi tra loro.

In secondo luogo quella di sottendere, nella loro possibile evoluzione verso parti urbane organizzate, il concetto di sviluppo, o meglio di progetto di sviluppo, inteso come "una forma del tutto particolare d'investimento: esso richiede per definizione un obiettivo, una certa dimensione minima, una determinata localizzazione; implica l'introduzione di qualcosa di qualitativamente nuovo", in questo caso l'infrastruttura portuale e tutto ciò che ad essa è connesso, "e la aspettativa per l'avvio di una sequenza di ulteriori processi di sviluppo". In contesti urbani il progetto di sviluppo deve non essere esclusivamente immobiliare, ma incidere in modo più profondo sulla realtà economica e sociale locale. Deve cioè avviare processi di sviluppo locale sostenibile; è tuttavia necessario che questi ultimi contemperino le spinte localistiche con le più generali esigenze di coerenza territoriale, attraverso la costruzione del consenso e la convergenza tra soggetti istituzionali ed attori economici. In tal senso la visione, strumento di confronto tra le parti, diviene risposta alle esigenze dello sviluppo locale in ragione di un quadro di coerenza di tipo territoriale.

Infine i luoghi di cui si parla sono caratterizzati dal far sì che la gente vi si riconosca, a partire dal presupposto che "l'autoriconoscimento (il situarsi rispetto ad un altro e rispetto ad una storia) a partire da un rapporto con il luogo rimandi ad una possibilità di strutturare relazioni dotate di una particolare forza e, in alcuni casi, di una particolare stabilità".

Lo strumento da utilizzare per raggiungere le finalità legate alla costruzione del distretto turistico culturale e del quartiere portuale è il programma d'area, in grado di unire azioni materiali e immateriali per realizzare connessioni. Accanto al programma d'area, appare opportuna la definizione di programmi integrati nelle zone dove è necessaria una maggiore ridefinizione urbana, così come previsto dalla L. 179 del 1992 e dalle Norme Tecniche del Piano Regolatore Generale di Pescara. I programmi integrati sono caratterizzati dalla presenza di pluralità di funzioni, dall'integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi incluse le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati.

Dal punto di vista territoriale, il sistema turistico della costa appare composto dalla sequenza di infrastrutture materiali e immateriali di cui si è riferito: la spiaggia con gli stabilimenti balneari, la pineta D'Avalos, l'ex Aurum, il teatro D'Annunzio, l'auditorium Flaiano, le strutture alberghiere, le nuove strutture che si andranno a realizzare nell'area ex Cofa. Affinché queste strutture non lavorino singolarmente ma vadano a costituire davvero un sistema, sono necessarie le seguenti azioni, materiali e immateriali, che potrebbero far parte di un programma dedicato ed avere un supporto finanziario pubblico-privato:

- gestione integrata delle strutture che già esistono;

- promozione della trasformazione di edifici in strutture turistico-ricettive;
- introduzione di misure rivolte alla destagionalizzazione dell'attività degli stabilimenti balneari;
- introduzione di nuove strutture turistiche dove è prevista la nuova edificazione dal P.R.G.;
- introduzione di strutture che abbiano carattere espositivo, ricettivo e commerciale nell'ex Cofa;
- promozione di pacchetti turistici congiuntamente alla presenza di eventi di largo respiro;

Il distretto portuale si compone a sua volta del mosaico di porzioni di città di cui si è detto, e per diventare tale necessita di opportune ricuciture, interne e con il fiume. All'interno di un opportuno programma, e grazie all'ausilio della ZFU, se finanziata, le azioni da portare avanti consistono:

- nella creazione di nuove centralità e attività commerciali e di servizio da localizzare nei contesti prossimi al fiume con cui è necessario ristabilire una relazione;
- nella riqualificazione dei tessuti insediativi degradati (in particolar modo il borgo marinaro);
- nella creazione di nuove centralità all'interno delle aree dismesse, con una caratterizzazione maggiore legata alle attività espositive e ricettive per l'area ex Cofa, ed iniezioni di direzionalità nell'area ex Di Properzio;
- nella riqualificazione della rete di percorsi che conduce all'ambito fluviale.

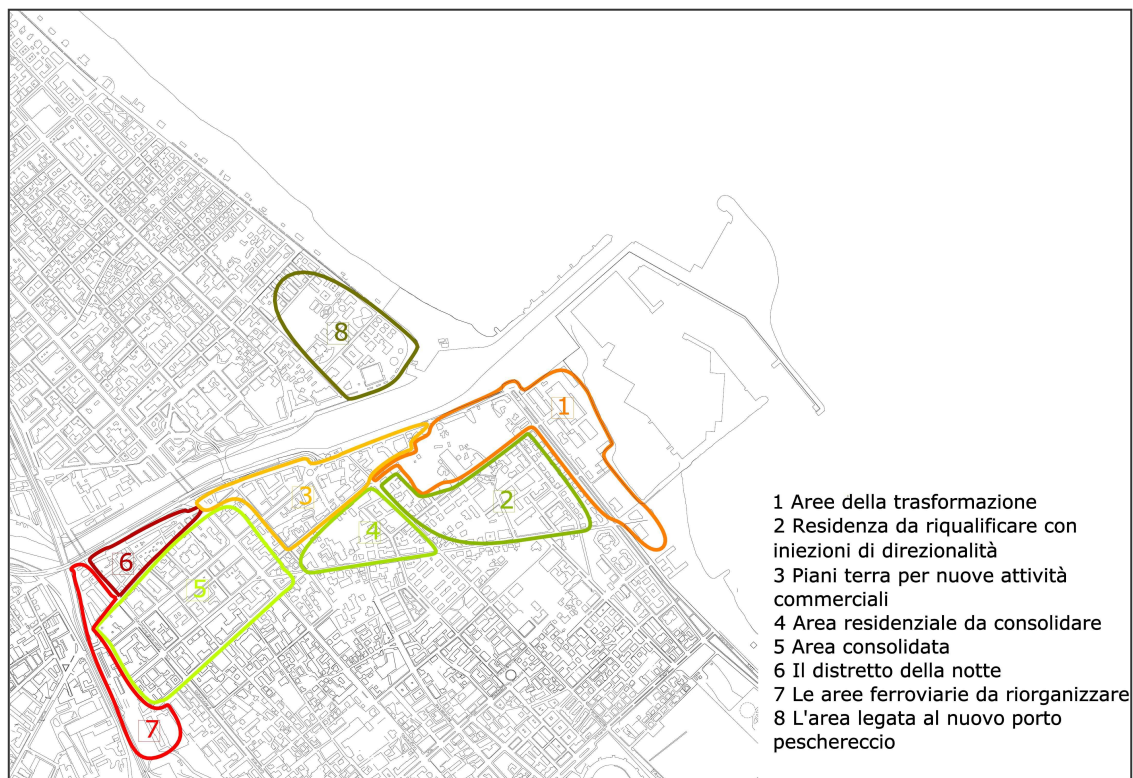


Fig. 25: Principali aree di intervento nel distretto portuale

7 Il quadro economico-finanziario e l'analisi costi-benefici

7.1 Premesse di contenuto e di metodo

Il quadro economico-finanziario del nuovo Piano Regolatore Portuale che viene di seguito riportato è stato costruito secondo le indicazioni riportate nella "Guide to Cost Benefit Analysis of Major Projects" versione 2003 della Commissione Europea.

In particolare, vengono richiamati nell'ordine:

- i motivi e gli obiettivi generali che sottostanno all'intera proposta progettuale;
- la stima generale dei costi degli investimenti da realizzare per potenziare e rendere funzionale la struttura portuale secondo il progetto tecnico che si intende realizzare;
- l'ipotesi di incremento di operatività del porto che si potrebbe avere con la nuova struttura portuale e con opportune iniziative di sviluppo (con particolare riferimento all'incremento di traffico che si potrebbe avere con l'attivazione di nuove linee di servizi di linea con la costa balcanica)
- la valutazione complessiva dei costi e benefici attesi che la nuova struttura portuale può portare.

7.2 Obiettivi e contenuti del progetto di sviluppo del Porto

Il nuovo Piano Regolatore Portuale della Città di Pescara rappresenta la sintesi e la declinazione di molteplici esigenze che integrano aspetti propriamente di pianificazione del territorio puntando decisamente a costruire e perseguire una visione di sviluppo locale e regionale integrato.

Lo sforzo tentato rappresenta un'intenzione ambiziosa che percorre i nuovi approcci di integrazione tra strumenti di pianificazione (come il Piano Regolatore Portuale è) e di programmazione per riunificarsi in un progetto integrato di sviluppo locale.

Non a caso nei testi che compongono il Piano Regolatore Portuale si parla e si fa riferimento continuo al tema dello sviluppo locale possibile ed in più occasioni si va ad affrontare aspetti che (pur strettamente connessi) si

collocano all'esterno (fisico e di collegamento) dei confini propri dell'area portuale di regolamentazione di questo strumento di pianificazione.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale della Città di Pescara è, come già richiamato, uno strumento di respiro ampio, integrato e connesso alla realtà allargata in cui è situato il Porto. Una realtà contestuale che non si limita all'ambito cittadino, ma si estende ai territori delle due province di Pescara e Chieti ed al resto della regione.

Il progetto di sviluppo e l'inquadramento che sostiene il nuovo Piano Regolatore Portuale può essere sintetizzato dall'insieme in una serie di esigenze primarie quali:

- l'intenzione di sfruttare la posizione baricentrica di Pescara nell'Adriatico per cercare di intercettare una quota della domanda potenziale di traffico marittimo crescente che si va formando sia in termini assoluti e sia in relazione all'apertura ed all'integrazione dell'area balcanica con l'Unione Europea;
- la necessità di superare gli attuali vincoli strutturali che non consentono di offrire servizi portuali a navi impiegate sui segmenti di traffico che si intendono intercettare;
- la necessità di arrivare a dare un dimensionamento ottimale al porto che lo renda sostenibile nella relazione tra valore economico prodotto con le attività portuali e di indotto rispetto ai costi di gestione e manutenzione ordinaria di funzionamento necessari alla sua operatività;
- l'obbligo di portare a risoluzione una serie di problematiche di gestione ambientale che il porto-canale comporta (dai detriti fluviali agli inquinanti che trasporta il fiume con i conseguenti possibili rischi di inquinamento delle coste, all'esigenza di dover realizzare periodici dragaggi per tenere i pescaggi necessari per le imbarcazioni, ecc.);
- l'impegno a recuperare l'integrazione, la valorizzare e la fruizione di questa area rispetto al tessuto urbano cittadino.

Una serie di temi complessi ed articolati che devono cercare di trovare soluzione a più risposte e renderle anche contemporaneamente compatibili tra loro.

Attività che richiedono di avviare una serie di azioni articolate che si muovono in ambiti sia strumentali differenziati, di cui il nuovo Piano Regolatore Portuale ne è uno ma non il solo, e sia relazionali e politici (si pensi ad esempio alle iniziative di promozione del Corridoio V meridionale, ecc.).

Tenendo fermo il "nocciolo duro" economico-finanziario afferente agli investimenti di infrastrutturazione del Porto (e che ricadono propriamente e tecnicamente nel nuovo Piano Regolatore Portuale) vengono presentati a corollario, ed a supporto dell'analisi costi-benefici secondo le indicazioni comunitarie, anche tutti gli altri investimenti che si propongono sul tessuto urbano limitrofo e una proiezione operativa di traffico che il porto stesso

potrebbe ottenere con i nuovi investimenti e con una politica di sviluppo commerciale.

7.3 Interventi strutturali ed investimenti di sviluppo

7.3.1 La stima dei costi delle opere portuali

Gli studi tecnici riportati in questo nuovo disegno di Piano Regolatore Portuale ai quali si rinvia per gli approfondimenti, evidenziano una serie di nodi e problematiche che hanno indotto a proporre un progetto di un nuovo porto in grado di superare tutta una serie di problemi e vincoli strutturali. In particolare la proposta del nuovo porto si caratterizza per almeno due grandi novità:

- il superamento dell'uso del porto-canale nelle funzioni attuali;
- la realizzazione sul mare del porto commerciale che va ad integrarsi con l'attuale porto turistico e che consente di costruire in uno spazio dedicato il porto peschereccio.

Il superamento dell'uso del porto-canale va a risolvere non pochi problemi, da quelli dei necessari periodici dragaggi, ai problemi di dover lavorare e trattare, con ulteriori aggravii di costi, i materiali di risulta per liberarli dai residui inquinanti, alla gestione della corrente del fiume in modo da non portare ricadute di residui sulle spiagge limitrofe al porto stesso.

Dal punto di vista funzionale con diversi accessi orientati in modo differenziato può consentire approdi con qualsiasi condizione meteorologica ed inoltre, la specializzazione tra porto commerciale, peschereccio e diporto determina una razionalizzazione d'uso molto efficiente.

Da un punto di vista strutturale, il nuovo dimensionamento del porto commerciale consente oltre che un'operatività maggiore, la possibilità (oggi preclusa per limiti infrastrutturali) di poter rivolgersi ad un segmento di traffico di navi di maggiore stazza (es. navi da crociera, traghetti di grandi dimensioni, ecc.) attualmente escluso per vincoli di pescaggio dei fondali, movimento di manovra e lunghezza di banchine per l'approdo.

Dal punto di vista operativo il Porto sarà in grado di sviluppare importanti attività di traffico e poter diventare un punto di riferimento nella logistica intermodale non solo abruzzese, ma poter essere un asset per tutto il centro Italia (vedasi l'ipotesi del Corridoio V meridionale).

Dal punto di vista dei costi per realizzare gli investimenti necessari previsti sono state richieste delle stime di massima al Prof. Ing. Paolo Di Girolamo, membro del gruppo di lavoro per la predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Le stime e le considerazioni che vengono di seguito riportate sono quelle forniteci gentilmente dal Prof. Ing. Paolo Di Girolamo che ringraziamo per il suo supporto e collaborazione.

Con riferimento agli elaborati grafici, le opere marittime previste dal nuovo PRP del Porto di Pescara sono state concepite in modo tale da poter essere realizzate nelle seguenti tre fasi:

- Fase 1: deviazione del tratto terminale del fiume Pescara;
- Fase 2: realizzazione della darsena commerciale;
- Fase 3: realizzazione del bacino peschereccio.

Ciascuna fase può costituire uno stralcio funzionale e può essere realizzata con limitate interferenze alle attività che attualmente si svolgono sia nel porto canale sia nel porto commerciale (molo di levante).

La realizzazione della Fase 1 consentirà di risolvere gli attuali problemi connessi alla qualità delle acque costiere dovute al "plume fluviale" senza modificare la funzionalità del molo di levante, attualmente utilizzato per il traffico commerciale. La fase 1 è suddivisa nelle seguenti tre sub-fasi:

- Fase 1A - realizzazione dei nuovi moli guardiani del tratto terminale del fiume Pescara posti all'eterno dell'attuale alveo del fiume;
- Fase 1B - demolizione del tratto del molo guardiano esistente ricadente nel nuovo alveo del fiume;
- Fase 1C - deviazione del fiume Pescara mediante la realizzazione del tratto in destra idraulica del nuovo molo guardiano ricadente nell'attuale alveo del fiume.

Al termine della Fase 1 potranno essere utilizzati sia il nuovo porto canale sia l'attuale molo di levante, grossomodo con le stesse potenzialità attuali. Oltre ai vantaggi sopra esposti in relazione alla qualità delle acque costiere, la realizzazione della Fase 1 consentirà di risolvere anche gli attuali problemi connessi alla sedimentazione del porto commerciale.

Infine, come si evince dai disegni, con la Fase 2 si realizzano le nuove banchine ed i nuovi terrapieni a servizio del porto commerciale, mentre con la Fase 3 si realizza il porto peschereccio.

Il costo indicativo delle opere previste nel nuovo PRP è stato ricavato sulla base di un computo metrico-estimativo sommario condotto tenendo presenti le sezioni tipo predisposte a tale scopo e i prezzi elementari delle singole categorie di lavoro, quali risultano dai prezzi regionali della Regione Abruzzo e Lazio.

Il costo risultante è stato suddiviso in due parti, l'uno relativo al porto peschereccio compreso l'intero nuovo molo guardiano di sinistra idraulica del Fiume Pescara, l'altro relativo al porto commerciale, compreso il molo guardiano destro. I costi sono riepilogati nel quadro che segue:

1) Porto peschereccio

Dighe e banchine	24.000.000 €
Riempimenti e pavimentazioni	8.200.000 €
Dragaggi	800.000 €
Arredi e impianti	3.000.000 €
	<hr/>
	36.000.000 €

2) Porto commerciale

Dighe e banchine	30.000.000 €
Riempimenti e pavimentazione	10.000.000 €
Arredi e impianti	5.000.000 €
Dragaggi	5.000.000 €
Demolizioni e riutilizzazioni	3.000.000 €
	<hr/>
	53.000.000 €

Totale generale arrotondato	90.000.000€
------------------------------------	--------------------

I costi delle diverse fasi esecutive risultano dal quadro seguente:

Fase 1	10.000.000 €
Fase 2	47.000.000 €
Fase 1	33.000.000 €
	<hr/>
Totale generale arrotondato	90.000.000€

7.3.2 La stima dei costi delle infrastrutture di connessione e delle opere retroportuali

Il sistema intermodale connesso al Porto oggi soffre di una gran difficoltà: la sconnessione tra autostrada e porto, che rende problematica la funzionalità di un sistema caratterizzato dallo scambio mare-terra.

In tal senso, la prosecuzione dell'asse attrezzato fino al porto, rende il sistema porto sui trasporti mare-terra-mare altamente competitivo.

La struttura urbana, viceversa, non consente di prolungare la ferrovia fino al porto, escludendo un sistema di trasporto altrettanto competitivo.

La separazione dei flussi, urbano e portuale, scinde le problematiche urbane relative alla mobilità dal traffico dei tir evitando sovrapposizioni ed eccessivi ingorghi per la città.

Inoltre la sistemazione dell'area golenale attraverso la creazione di un grande spazio pubblico e di una nuova stazione marittima restituisce un'area oggi in parte degradata alla città, cercando un nuovo rapporto tra area urbana e fiume.

In riferimento al progetto complessivo relativo all'area retroportuale, le fasi di realizzazione delle opere infrastrutturali ed intermodali previste fanno riferimento ai seguenti steps:

Fase 1: realizzazione del prolungamento dell'asse attrezzato;

Fase 2: realizzazione della viabilità interna al porto;

Fase 3: realizzazione dei parcheggi.

Ogni fase può essere realizzata autonomamente, ma appare di grande rilevanza l'esecuzione della prima.

La Fase 1 permetterà di risolvere l'attuale sconnessione tra porto e viabilità extraurbana, costruendo un unico canale di relazione tra autostrada e porto stesso e favorendo i trasporti su gomma mare-terra, coerentemente all'ipotesi di posizionamento del Porto di Pescara all'interno delle Autostrade del Mare.

Le Fasi 2 e 3 permetteranno di rendere il Porto fruibile, potranno essere realizzate congiuntamente in maniera sincrona alle altre opere retro portuali.

I costi sono riepilogati nel seguente quadro:

1)	Prolungamento asse attrezzato	3.000.000 €
2)	Viabilità interna al Porto	1.500.000 €
3)	Parcheggi	<u>200.000 €</u>
		4.700.000 €

Rispetto al complesso delle opere retroportuali le fasi previste riguardano:

Fase 1: realizzazione dello spazio pubblico e delle opere di restituzione alla città dell'area portuale;

Fase 2: realizzazione della stazione marittima.

Ogni fase può essere realizzata autonomamente ed in particolare la prima si compone di più opere che saranno realizzate in sequenza.

La Fase 1 permetterà di restituire alla città gli spazi dell'attuale banchina portuale. Può essere realizzata in lotti funzionali autonomi che non priveranno della sua funzionalità il Porto nel suo complesso. La seconda fase completerà la funzionalità dell'ambito retro portuale andando a creare una

struttura che possa sostituire quella attuale, che appare in un profondo stato di degrado. I costi sono riepilogati nel seguente quadro:

1)	Creazione di uno spazio pubblico	
	Edifici da demolire	200.000 €
	Strutture da rimuovere	55.000 €
	Spazio pubblico	2.700.000 €
	Verde di progetto	835.000 €
	Percorso pedonale ciclabile	200.000 €
2)	Realizzazione stazione marittima	<u>5.000.000 €</u>
		8.990.000 €

7.3.3 La stima dei costi delle opere di riqualificazione urbana

Nel quadro di insieme di elaborazione del progetto che sottostà al nuovo Piano Regolatore Portuale, si è voluto dare attenzione anche alla parte di inserimento e relazione col tessuto urbano cittadino nel quale il Porto è inserito e collocato.

Questa attenzione rappresenta un modo di leggere l'insieme del progetto di sviluppo a cui si vuole tendere, oltre che nelle infrastrutturazioni e funzionalità del porto proprio di stazione marittima, proporre una visione integrata dell'intero contesto urbano, dove il porto non è una componente avulsa, ma parte del vivere e relazionarsi della città.

Con queste premesse, nella completezza del lavoro condotto, vengono date di seguito delle stime di massima di possibili investimenti che possono essere realizzati nell'area urbana che ospita il porto, ma queste non possono essere computate tra i costi per realizzare il nuovo Piano Regolatore Portuale.

La ragione più evidente per escludere gli investimenti che si propongono di realizzare è che questa è un'area esterna al perimetro regolato dal Piano Regolatore Portuale.

L'attenzione in particolare è stata rivolta alle aree che fanno parte dei sub ambiti b e c del Piano Particolareggiato 2 da Piano Regolatore Generale per le quali si è ipotizzata la costruzione di Programmi Integrati di Intervento al fine di ridistribuire i ricavi derivati dagli investimenti su altre opere relative alla ricucitura urbana.

Il P.P. n. 2 del P.R.G. prevede nell'ambito considerato, costituito dalle due aree dismesse Cofa e Di Properzio, la realizzazione di un centro integrato ricreativo-turistico di livello urbano destinato ad accogliere, oltre a residenze e uffici pubblici e privati, strutture ricreative, turistiche, commerciali specializzate, congressuali ed alberghiere.

Le funzioni ammesse, come specificato nelle NTA, sono alle voci:

- a) a1) abitazioni (previste solo nel subambito b); a2) uffici privati e studi professionali;
- b) uffici pubblici statali, parastatali, regionali, provinciali, comunali, sedi di istituti di diritto pubblico, di enti previdenziali, assistenziali o di beneficenza, di interesse nazionale, regionale, provinciale, comunale, servizi pubblici, impianti sportivi per competizioni;
- c) esercizi commerciali e paracommerciali al dettaglio (come ristoranti, bar, tavole calde, farmacie, rivendite di sali e tabacchi) e relativi magazzini, botteghe, per attività artigianali non moleste (come lavanderie, parrucchieri, barbieri, sartorie, scuole guida, ecc.), attività amministrative di servizio (come agenzie di banche, istituti di credito e di assicurazione, agenzie turistiche e di viaggio, agenzie di pratiche, ambulatori medici e veterinari, ecc.);
- d) alberghi, pensioni, motel, ostelli per la gioventù, case per le vacanze, per i quali sono prescritte autorizzazioni amministrative di esercizio, secondo le leggi in materia, edifici ed attrezzature per il culto, la cultura, lo spettacolo, il tempo libero, lo sport, servizi privati (scuole, case di cura, convivenza, impianti sportivi, ecc.);
- h) autorimesse, autosili, parcheggi sotterranei o in elevazione con accesso al pubblico e/o privati non pertinenziali.

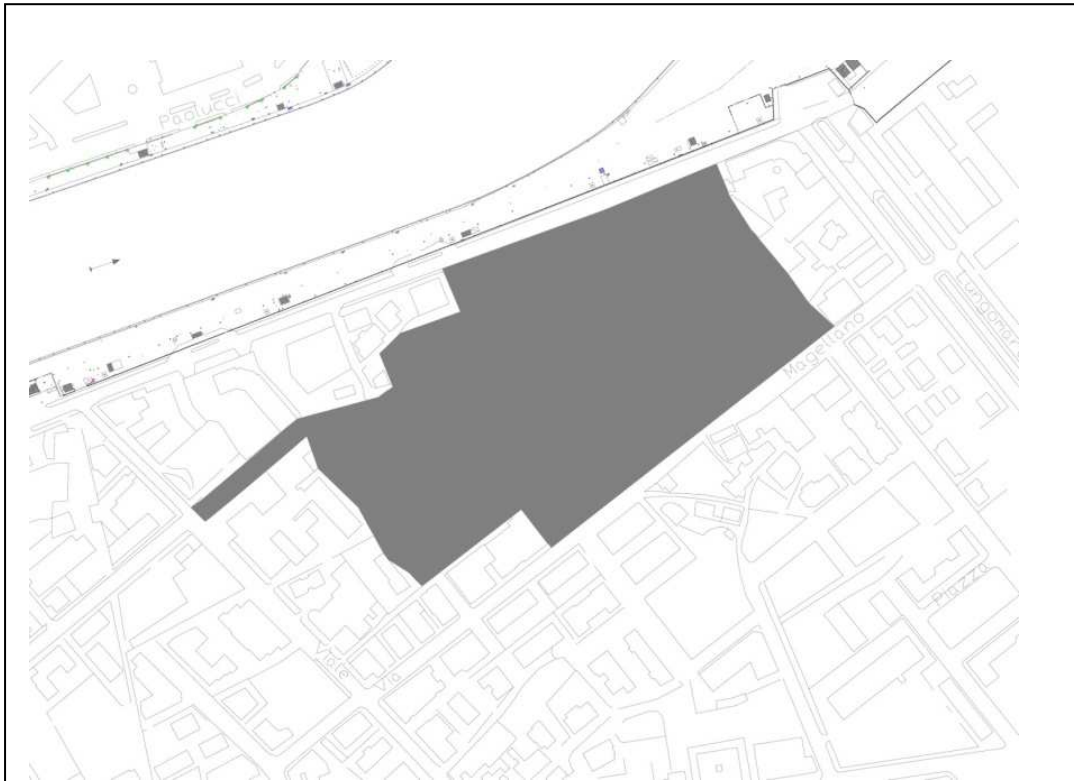


Fig.26: Ridimensionamento del sub-ambito b nell'ipotesi considerata.

L'ambito è suddiviso in tre subambiti da attuare congiuntamente o singolarmente. L'ipotesi qui portata avanti è la realizzazione disgiunta dei subambiti b e c, tenuto conto che il subambito a è parte del Piano Regolatore Portuale e dunque si attua a sua volta in modo distinto.



Fig. 27: Il sub ambito c

L'ambito, suddiviso nei sub-ambiti b e c, prevede un indice di utilizzazione territoriale pari a 0,35 mq/mq per il sub ambito c (area ex Cofa), e 0,28 mq/mq per il sub ambito b (area ex Di Properzio). Per il solo sub ambito b, inoltre, il P.R.G. prevede un ulteriore indice aggiuntivo di 0,105 mq/mq da destinare all'edilizia residenziale pubblica e la riutilizzazione delle superfici utili esistenti, che, per l'ipotesi prevista, corrispondono a 5.264 mq. di superficie utile.

Il progetto prevede di riservare non meno del 55% delle aree private a destinazione pubblica comprensiva della eventuale quota per la viabilità.

L'ipotesi avanzata considera interamente l'ambito c, mentre per l'ambito b ridimensiona il perimetro previsto dal piano escludendo i tessuti consolidati che del perimetro originario fanno parte.

Funzioni	Superficie Utile mq.	%
Edilizia Residenziale Pubblica	5280	11
Edilizia residenziale privata	5000	20
Strutture ricettive (alberghi)	15000	30
Commercio	17074	24
Attività espositive	2706	5
Edilizia direzionale	5000	10

Rispetto al piano particolareggiato l'ipotesi avanzata considera una prima ipotesi coerente con le indicazioni di piano ed una seconda in cui si prevede una quota maggiore di edilizia privata, pur mantenendo le stesse quantità edificatorie, e questo per favorire la partecipazione di privati all'ipotizzato programma integrato di intervento.

Le quantità evidenziate nella tabella sono ripartite per sub ambito come segue:

Funzioni	Superficie Utile mq. Ipotesi maggiorativa	Superficie Utile mq. Ipotesi P.R.G.
Edilizia Residenziale Pubblica	5.280	5.280
Edilizia residenziale privata	10.000	5.000
Strutture ricettive (alberghi)	15.000	15.000
Commercio	12.074	17.074
Attività espositive	2.706	2.706
Edilizia direzionale	5.000	5.000

Complessivamente il sub ambito b risulta determinato dai seguenti parametri urbanistici:

St= 48.000 mq.

Sf =20.880 mq.

Su = 18704 mq.

Le quantità previste fanno riferimento ai seguenti valori:

Subambito b - funzioni	Superficie Utile - mq. Ipotesi P.R.G.	Superficie Utile - mq. Ipotesi maggiorativa
Residenza	10.280	15.280
Direzionale	5.000	5.000
Commercio	8.074	3.074
Subambito c - funzioni		
Ricettivo alberghiero	15.000	15.000
Galleria commerciale	9.000	9.000
Strutture espositive	2.706	2.706

Relativamente ai costi dell'intervento, ad esclusione delle spese tecniche, possono essere stimati come segue:

Destinazione	Quantità mq. Ipotesi P.R.G.	Quantità mq. Ipotesi maggiorativa	Costo €/mq.	Costo € Ipotesi P.R.G.	Costo € Ipotesi maggiorativa
Terreno	48.000	48.000	210	10.080.000	10.080.000
Demolizioni	7.518	7.518	35	263.130	263.130
Edilizia Residenziale Pubblica	5.280	5.280	726	3.833.280	3.833.280
Edilizia residenziale privata	5.000	10.000	1.073	5365000	10730000
Edilizia direzionale	5.000	5.000	1.188	5.940.000	5.940.000
Edilizia commerciale	8.074	3.074	1.188	9.591.912	3651912
Verde	9.648	9.648	40	385.920	385.920
Parcheggi	3.120	3.120	52	162.240	162.240
Istruzione	7.680	7.680	1.188	9.123.840	9.123.840
Viabilità	6.672	6.672	100	667.200	667.200
Totale				45.412.522	44.837.522

Per il sub ambito c, invece, si può far riferimento ai seguenti parametri urbanistici:

St = 76.302 mq.
 Su = 26.706 mq.
 Sf = 35.618 mq.

Le quantità previste fanno riferimento ai seguenti valori:

Interventi previsti	Superficie mq.
Demolizione edifici	76.302
Ricettivo alberghiero	15.000
Galleria commerciale	9.000
Strutture espositive	2.706
Parcheggi interrati	6.500
Parcheggi all'aperto	912
Spazi pubblici	14.000
Verde	30.521
Viabilità	3.052

Relativamente ai costi di intervento, ad esclusione delle spese tecniche, i valori sono i seguenti:

Destinazione	Quantità mq.	Costo €/mq.	Costo €
Terreno	76.302	130	9919260
Demolizioni	76.302	50	3815100
Ricettivo alberghiero	15.000	1.280	19200000
Galleria commerciale	9.000	1.188	10692000
Strutture espositive	2.706	1.200	3247200
Parcheggi interrati	6.500	76	494.000
Parcheggi all'aperto	912	52	47.424
Spazi pubblici	14.000	38	532.000
Verde	30.521	38	1.159.798
Viabilità	3.052	100	305.200
Totale			49.411.982

Per ciò che attiene i ricavi i prezzi di vendita sono, per il sub ambito b:

Destinazione d'uso	Prezzo di vendita	Superfici (mq.) Ipotesi P.R.G.	Superfici (mq.) Ipotesi maggiorativa	Valore in € Ipotesi P.R.G.	Valore in € Ipotesi maggiorativa
ERP	900	5.280	5.280	4.752.000	4.752.000
Edilizia privata	2.700	5.000	10.000	13500000	27000000
Commercio	2.200	8.074	3.074	17762800	6762800
Direzionale	2.200	5.000	5.000	11.000.000	11.000.000
Totale				47.014.800	49.514.800

Per il sub ambito c, i prezzi di vendita sono i seguenti:

Destinazione d'uso	Prezzo di vendita	Superfici (mq.)	Valore in €
Ricettivo alberghiero	3.000	15.000	45.000.000
Galleria commerciale	2.200	9.000	19.800.000
Totale			64.800.000

A queste quantità vanno aggiunti i ricavi da gestione del parcheggio e della struttura per esposizioni.

A meno di queste quantità, l'avanzo risulta essere per il sub ambito b pari al 3% nell'ipotesi conforme al P.R.G. (edilizia residenziale privata minore del 10% dell'edilizia privata dell'area), pari al 10% per l'ipotesi maggiorativa, per il sub ambito c pari al 24%.

Nell'ipotesi avanzata nello studio e relativa alla costruzione di due programmi integrati di intervento, l'avanzo così determinato potrebbe essere in parte reinvestito nelle opere pubbliche necessarie alla ricucitura del quartiere portuale e di questo col fiume.

La ragione perché si è voluto, comunque dare dei riferimenti economici a questa parte, è perché quest'area può dare e ricevere valorizzazione dal porto e le proposte avanzate aiutano a creare integrazione nel tessuto urbano e migliorare la fruizione degli spazi per i residenti, per gli ospiti e per chi transita in questi luoghi.

7.3.4 Considerazioni sui costi di investimento

Le stime dei costi di investimenti riportati nelle pagine precedenti danno un quadro di insieme complessivo ed articolato degli impegni economico-finanziari necessari.

Questi costi hanno, come è facile evincere, significato ed impatto differenti rispetto ai contesti di riferimento su cui incidono.

Ai fini stretti della funzionalità del porto chiaramente i primi due blocchi di investimenti, che si inseriscono propriamente all'interno del nuovo Piano Regolatore Portuale, hanno un peso specifico di urgenza e di priorità in quanto senza di essi l'intero progetto di sviluppo non può partire.

L'ultimo blocco di investimenti hanno il significato di qualificare e valorizzare un'area urbana che trae spunto dal porto ma che riesce a creare anche volani economici connessi ed anche indipendenti e creare condizioni di migliore qualità sociale.

Questi investimenti creano tutte condizioni di sviluppo anche se nessuno dei costi prodotti possono essere compresi come partite di un unico conto economico che riporti i ricavi diretti che questi realizzano.

Ogni iniziativa farà riferimento ad una propria analisi economico-finanziaria separata che sarà in capo al promotore e responsabile dell'iniziativa stessa.

L'analisi costi – benefici, in questo senso serve a "quadrare" questa situazione e fornire elementi per realizzare una valutazione articolata di oneri, vantaggi ed impatti che la realizzazione di questi investimenti possono portare.

7.4 Ipotesi di scenario sullo sviluppo delle attività portuali

7.4.1 Le ipotesi di partenza dello scenario elaborato

La realizzazione del nuovo Porto di Pescara costituisce premessa necessaria ed indispensabile per poter avviare il rilancio operativo della stazione marittima e per realizzare il progetto di sviluppo illustrato nelle pagine precedenti.

Il nuovo Porto rappresenta dunque la condizione di partenza delle stime ed elaborazioni quantitative ed economiche che sono alla base della presente analisi di scenario.

Lo scenario che è stato costruito fa inoltre riferimento al solo segmento commerciale in quanto:

- il porto turistico ha una sua gestione, gli investimenti previsti per il nuovo porto non riguardano quest'ambito e la struttura continuerà a funzionare sempre allo stesso modo;
- il porto peschereccio, pur essendo compreso l'intervento per una sua riallocazione dal porto canale all'esterno sul mare, non fa prevedere modifiche e dinamiche diverse di utilizzo per la flotta peschereccia; l'intervento è incentrato ad eliminare l'uso portuale dell'estuario del Pescara e rendere non più necessarie le periodiche attività di dragaggio e di manutenzione operativa.

Le ipotesi per la costruzione dello scenario per il traffico marittimo si sono basate:

- sull'apertura di nuove linee di servizio per destinazioni sulla costa baltica;
- sull'utilizzo del Porto di Pescara come tappa/luogo di partenza/arrivo di minicrociere nell'Adriatico e Mar Egeo;
- mantenimento dei flussi di cargo attuali e carico e scarico merci con un'ipotesi di adeguamento medio anno del 10% in considerazione prudenziale dell'incremento dello scarico di idrocarburi e dall'incremento fisiologico collegato all'aumento dei traffici marini e della nuova struttura;

Un aspetto centrale da non sottovalutare, ma da prevedere, riguarda la **struttura organizzativa che deve avviare e gestire il porto come un'impresa complessa e finalizzata allo sviluppo economico.**

Per limiti dimensionali e di volumi non è prevedibile la costituzione di un'Autorità Portuale da tempo si parla di costituire un'Autorità Portuale Regionale che riunisse e gestisse tutti i porti abruzzesi, ma anche aggregando i volumi di tutti questi porti, si sarebbe sotto la soglia e non si raggiungerebbero i requisiti minimi richiesti.

Questo è un punto centrale da risolvere, la proposta del Porto Unico Pescara-Ortona è senz'altro un'ipotesi da approfondire e verificare perché consente di iniziare a costruire dei presupposti, ma oltre ad una riflessione sarebbe necessario pensare almeno ad una funzione manageriale di riferimento per finalizzare le operazioni per le aperture delle nuove linee di servizio e iniziare a relazionarsi con le principali società armatoriali che organizzano crociere nel mediterraneo per studiare ipotesi ed esigenze per inserire il Porto di Pescara nelle rotte crocieristiche.

7.4.2 Le ipotesi di sviluppo del traffico di linea

Il nuovo Porto consentirà di realizzare una nuova operatività dovuta da una infrastrutturazione adeguata ad accogliere e gestire navi di stazza superiore a quelle che possono attualmente accedere nel porto-canale e tramite adeguate politiche di promozione e sostegno riuscire ad aprire nuovi servizi di linea verso i porti dell'altra sponda adriatica.

Le due condizioni: nuova infrastrutturazione portuale e politiche di sviluppo di linee di traffico rappresentano i due cardini di questa componente di scenario.

Le ipotesi di sviluppo di traffico tengono conto a loro volta di una condizione fondamentale: nelle more della costruzione della nuova struttura portuale, il porto-canale deve essere dragato e mantenuto per consentire ai traghetti di entrare, fare manovra ed ormeggiare sulle attuali banchine; il quadro competitivo che si va delineando, non consente di posticipare l'apertura delle linee dopo il termine dei lavori in quanto il mercato balcanico che si va configurando potrebbe trovare altri sbocchi ed approdi e sarebbe molto più difficile poterli poi dirottare su Pescara.

L'utilizzabilità minima necessaria del porto, pur impiegando inizialmente traghetti di dimensioni più contenute, deve essere garantita perché rappresenta la base di tutte le politiche di sviluppo che si intendono portare avanti ed in primis per il riconoscimento e l'attivazione operativa del Corridoio V meridionale. Lo sfalsamento temporale può diventare un fattore di rischio letale.

Le ipotesi di traffico sono costruite con un approccio prudenziale che cerca di mettere in equilibrio i costi degli armatori a tenere aperte le linee con l'avvio di nuove rotte che potrebbero richiedere un po' di tempo per affermarsi.

Non va nascosto un elemento di incognita contestuale su cui si basa gran parte della "scommessa" dello sviluppo del traffico che riguarda lo sviluppo economico delle aree balcaniche e la realizzazione dell'infrastrutturazione viaria prevista. Si parte da un contesto in profonda discontinuità con il passato che rende quei pochissimi dati statistici disponibili poco utili per tracciare trend futuri.

Nel disegno politico di sviluppo e sulla base di atteggiamenti prudenti è stata costruita la seguente ipotesi che si muove su un arco temporale di 5 anni. Si parte per i primi anni con un operativo ridotto nelle destinazioni e nel numero delle corse che aumenta fino ad un'ipotesi completa nel quinto anno.

L'operativo ipotizzato punta immediatamente a realizzare una linea con Ploce per formare la prosecuzione del Corridoio V, l'anno successivo si propone di aprire la linea verso Bar e per la stagione estiva puntare su Spalato e Dubrovnik prima ed in un secondo momento verso Durazzo.

Chiaramente questo operativo è ipotetico e potrebbe trovare, standoci il mercato configurazioni diverse come ad esempio una linea per tutto l'anno verso Spalato.

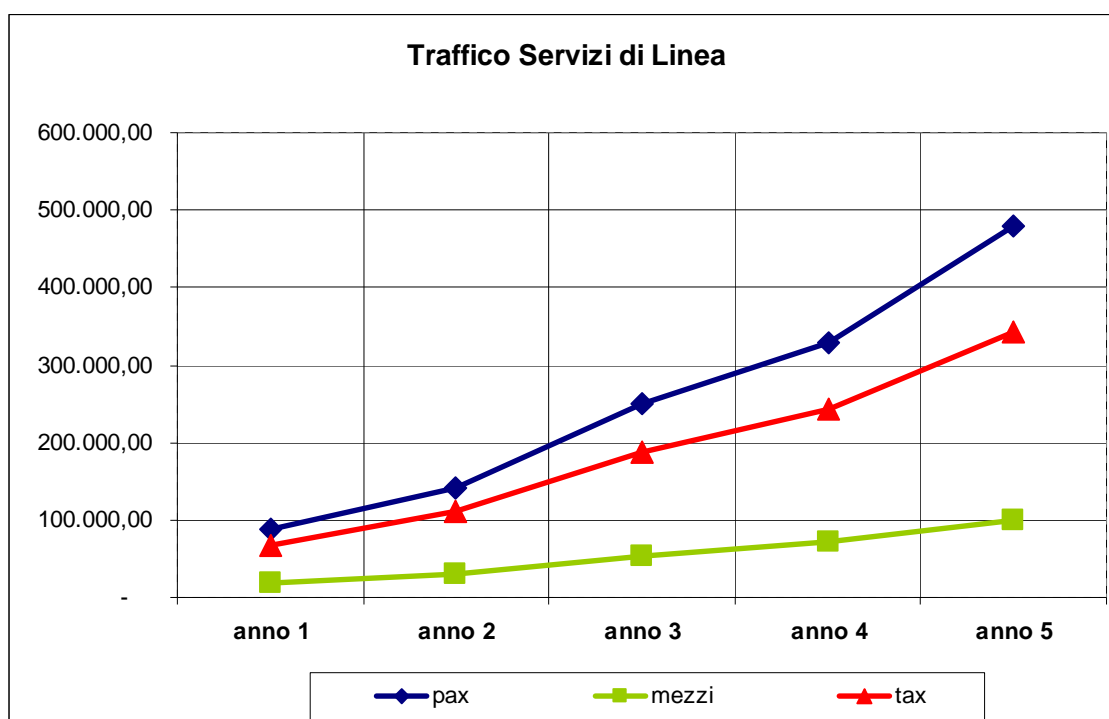
Vengono ipotizzati dei riempimenti medi crescenti nel tempo e l'uso di due traghetti più grandi per Ploce e Bar negli ultimi anni. Lo sviluppo di queste ipotesi può essere sintetizzato nella tabella seguente:

IPOTESI OPERATIVO SERVIZI DI LINEA PORTO DI PESCARA											
	ipotesi base servizi di linea	periodo di riferimento		n.corse andata	n.corse ritorno	potenziale pax	potenziale mezzi	indice saturazione media pax	indice saturazione media mezzi	volumi pax andata e ritorno	volumi mezzi andata e ritorno
anno 1	Pescara-Ploce-Pescara	annuale	2gg/settimana	104	104	600	90	30%	50%	37.440,00	9.360,00
	Pescara-Bar-Pescara										
	Pescara-Spalato-Pescara	estivo12set	5gg/settimana	60	60	600	90	60%	70%	43.200,00	7.560,00
	Pescara-Dubrovnik-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	20	20	600	90	35%	50%	8.400,00	1.800,00
	Pescara-Durres-Pescara										
	totali			184	184					89.040,00	18.720,00
anno 2	Pescara-Ploce-Pescara	annuale	3gg/settimana	156	156	600	90	30%	50%	56.160,00	14.040,00
	Pescara-Bar-Pescara	annuale	2gg/settimana	104	104	600	90	25%	40%	31.200,00	7.488,00
	Pescara-Spalato-Pescara	estivo12set	5gg/settimana	60	60	600	90	60%	70%	43.200,00	7.560,00
	Pescara-Dubrovnik-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	Pescara-Durres-Pescara										
	totali			344	344					140.640,00	31.248,00
anno 3	Pescara-Ploce-Pescara	annuale	4gg/settimana	208	208	600	90	45%	65%	112.320,00	24.336,00
	Pescara-Bar-Pescara	annuale	3gg/settimana	156	156	600	90	40%	60%	74.880,00	16.848,00
	Pescara-Spalato-Pescara	estivo12set	5gg/settimana	60	60	600	90	60%	70%	43.200,00	7.560,00
	Pescara-Dubrovnik-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	Pescara-Durres-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	totali			472	472					250.560,00	53.064,00
anno 4	Pescara-Ploce-Pescara	annuale	4gg/settimana	208	208	800	120	50%	75%	166.400,00	37.440,00
	Pescara-Bar-Pescara	annuale	3gg/settimana	156	156	800	120	40%	60%	99.840,00	22.464,00
	Pescara-Spalato-Pescara	estivo12set	5gg/settimana	60	60	600	90	60%	70%	43.200,00	7.560,00
	Pescara-Dubrovnik-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	Pescara-Durres-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	totali			472	472					329.600,00	71.784,00
anno 5	Pescara-Ploce-Pescara	annuale	5gg/settimana	260	260	800	120	60%	80%	249.600,00	49.920,00
	Pescara-Bar-Pescara	annuale	3gg/settimana	208	208	800	120	50%	75%	166.400,00	37.440,00
	Pescara-Spalato-Pescara	estivo12set	5gg/settimana	60	60	600	90	60%	70%	43.200,00	7.560,00
	Pescara-Dubrovnik-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	Pescara-Durres-Pescara	estivo10set	2gg/settimana	24	24	600	90	35%	50%	10.080,00	2.160,00
	totali			576	576					479.360,00	99.240,00

Su questi dati poi sono state fatte anche delle stime per tasse di imbarco passeggeri e mezzi e di ingresso del traghetto nel porto. Sono state utilizzate, sempre a fini prudenziali per tutto il periodo le tariffe e tasse vigenti¹⁴ che le Compagnie di Navigazione versano nelle casse della Provincia.

Gli introiti per tasse di imbarco e similari possono arrivare a fine del quinto anno a poco meno di 400.000,00 euro/anno e crescere ulteriormente con ipotesi di traffico maggiori.

Nel grafico seguente vengono riportati i trend derivanti dallo sviluppo delle ipotesi riportate nella tabella.



Commentando questo quadro di sviluppo con la situazione attuale, il dato che emerge in modo chiaro è il significativo aumento del traffico passeggeri che già dal primo anno raddoppia per poi crescere in modo significativo negli anni seguenti.

L'aumento di traffico genererà inoltre ricavi e lavoro alle Compagnie di Navigazione che dovranno adeguare le proprie strutture operative, ci sarà un incremento di domanda di servizi, dal catering, al trasporto, al commercio, ecc.; un aumento di traffico passeggeri di queste entità porterà

¹⁴ Per i passeggeri 1,00 euro, per i mezzi 1,50 euro, per gli ingressi delle navi sono stimati 50,00 euro.

a sviluppare immediatamente un indotto di servizi e di assistenza significativa con riflessi occupazionali, non stimabili quantitativamente al momento, ma certamente con numeri interessanti.

7.4.3 Le ipotesi di sviluppo del segmento crocieristico

La nuova struttura portuale commerciale consente di gestire contestualmente tre navi traghetto o da crociera e questa condizione permette al Porto di Pescara per potersi candidare a diventare un porto di servizi per le navi da crociera.

Le analisi riportate nel presente documento indicano per il Porto di Pescara delle potenzialità da promuovere e da verificare sulle condizioni affinché Pescara stessa possa diventare sia un porto di partenza ed arrivo e sia tappa di sosta per le crociere nell'Adriatico. In particolare si possono prefigurare due opzioni:

- la prima, che vede il Porto come luogo di partenza ed arrivo per mini crociere sulla costa balcanica (es. per le piccole isole e le città storiche come Spalato, Dubrovnik, ecc.);
- la seconda, che vede il Porto come punto hub che raccoglie passeggeri dal centro Italia o in arrivo con voli low cost per imbarcarsi su navi crociera in transito (es. partite da Venezia o Trieste e dirette verso l'Egeo).

Le ipotesi sviluppate sono volutamente molto prudentiali e potrebbero avere negli anni futuri numeri molto più consistenti. In questa sede ci si limita a costruire uno scenario che fa riferimento solo alla prima opzione indicata relativa alle mini-crociere sulla costa balcanica.

Le ipotesi formulate si sviluppano per 5 anni prevedendo inizialmente per 12 settimane tra giugno e settembre una crociera settimanale per la costa balcanica e negli anni successivi incrementando progressivo del numero delle crociere. Sinteticamente le ipotesi prudentiali formulate possono essere riassunte nella tabella successiva:

anni	navi da crociera	n. crociere	offerta pax per nave	indice saturazione media	n. croceristi
anno 1	1	16	500	50%	4.000
anno 2	1	32	500	65%	10.400
anno 3	1	36	500	70%	12.600
anno 4	2	46	500	75%	34.500
anno 5	2	52	500	75%	39.000

L'ipotesi dell'offerta passeggeri delle navi da crociera impegnate è quella utilizzata normalmente per le min-crociere¹⁵, chiaramente le navi che possono essere impegnate tenendo conto dei vincoli strutturali che avrà il nuovo porto possono essere di stazza molto più grande e superare il migliaio di passeggeri.

L'aspetto importante, oltre i numeri di traffico che danno il loro contributo operativo, c'è da richiamare l'attenzione sull'incremento delle attività portuali e di servizio (catering, lavanderie, ecc.) che mediamente sviluppano prezzi unitari superiori a quelli venduti per i servizi di linea.

Altro aspetto importante da tenere conto riguarda la possibilità di incrementare e qualificare l'offerta turistica e di ospitalità alberghiera. I turisti che soggiornano a Pescara e negli altri luoghi di villeggiatura della costa possono includere nelle loro vacanze anche la possibilità di una piccola crociera così come si possono intercettare crocieristi che arrivano qualche giorno prima dell'imbarco (magari con un pacchetto all inclusive).

Le potenzialità dello sviluppo del segmento crocieristico per Pescara è soprattutto la possibilità di realizzare una politica di sviluppo turistico più forte con un'offerta più ricca ed attrattiva.

7.4.4 Le ipotesi di sviluppo delle altre attività portuali

In parallelo ai due segmenti di mercato richiamati, in continuità con le attività cargo attualmente svolte che hanno:

- per lo scarico degli idrocarburi una ragione precisa collegata alle scelte di un operatore privato che opera con una pipeline che dal porto li trasferisce nei propri depositi siti nell'area industriale della Val Pescara;
- per lo scarico di manufatti che gli operatori trovano più comodo e funzionale utilizzare il Porto di Pescara.

Attività queste che non entrano in concorrenza col la specializzazione cargo del Porto di Ortona ma che danno risposte puntuali ad esigenze specifiche degli operatori.

Rappresentano attività complementari da seguire e gestire sia per dare risposta ad una specifica domanda e sia, comunque, rappresentano una componente integrativa all'operatività del porto.

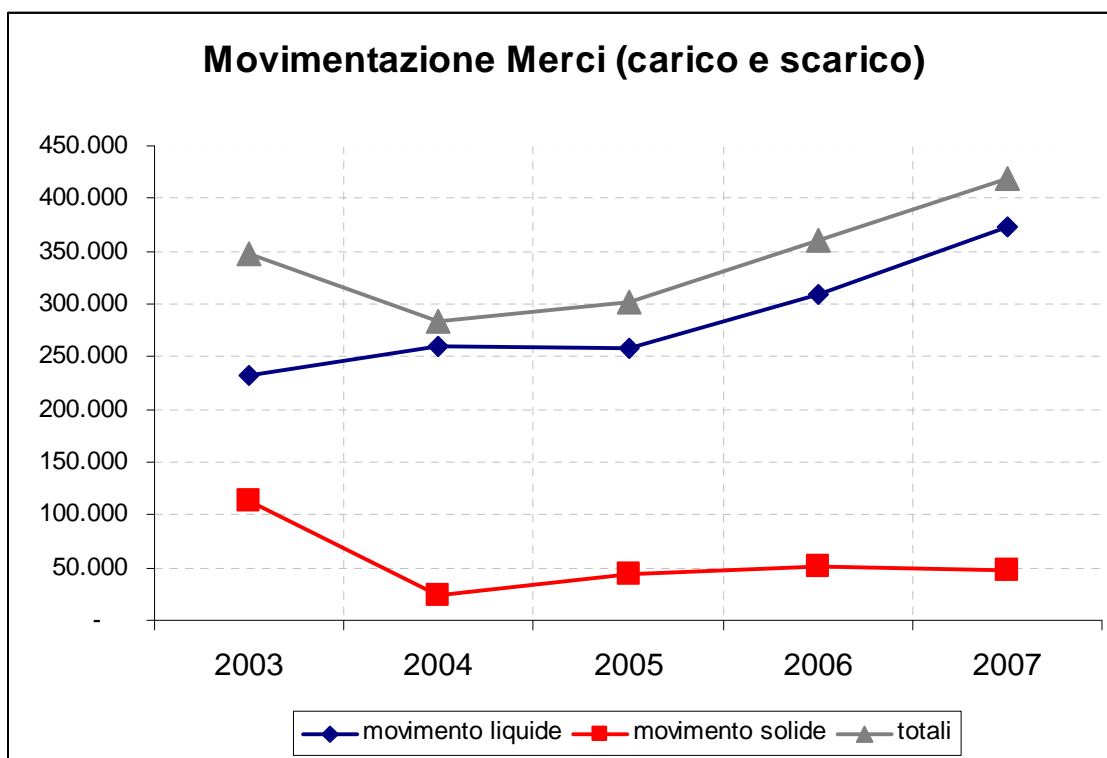
¹⁵ L'ipotesi di riferimento sono per le small ships tra i 200-500 passeggeri e per le mide-size ships tra i 500-1200 passeggeri.

I dati forniti dalla Capitaneria di Porto negli ultimi 5 anni vengono riportati nella tabella seguente:

tonnellate di merci	2003	2004	2005	2006	2007
imbarcate liquide	0	0	0	0	0
sbarcate liquide	232.752	259.165	257.871	308.567	372.817
imbarcate solide	1.166	1.156	4.122	0	0
Sbarcate solide	112.788	22.839	39.187	51.760	46.991
totale generale	346.706	283.160	301.180	360.327	419.808

Analizzando i dati, il Porto di Pescara rappresenta un punto di destinazione più che di partenza.

I volumi confermano la marginalità funzionale per materiali semilavorati e sciolti che hanno per lo più come destinazione le imprese dell'interland pescarese, mentre lo sbarco di idrocarburi è il segmento più rilevante e non trasferibile date le infrastrutture dei depositi collocati in Val di Pescara.



Sulla base di questi dati si può ipotizzare una crescita più sostenuta per le merci liquide anche in considerazione che potrebbe essere allestita una boa di servizio in grado di consentire maggiori quantità in ogni operazione di scarico con una maggiore economia dei costi.

Una crescita più contenuta si potrebbe avere per le merci solide ed in un prossimo futuro cercare di trovare un po' di traffico in partenza per ottimizzare i costi di trasporto per le navi che ripartirebbero almeno meno vuote.

La nuova infrastruttura portuale potrebbe consentire potenzialmente attracchi di navi cargo più grandi, ma i problemi deriverebbero sia dai limitati spazi per la movimentazione a terra delle merci e sia in considerazione delle specializzazioni funzionali e della strategia proposta di realizzare un Porto Unico tra le infrastrutture di Pescara ed Ortona che continuerà a rendere questo segmento di mercato marginale e che va tenuto per dare versatilità all'offerta portuale e soddisfare una piccola domanda esistente.

7.5 La valutazione dei costi-benefici attesi

7.5.1 Gli ambiti di valutazione e la costruzione degli indicatori

Il ridisegno strutturale e del lay out della nuova struttura è la condizione base e vincolante per dare una prospettiva industriale e di servizio al Porto di Pescara.

Senza questi investimenti infrastrutturali, con la riduzione della flotta peschereccia, i problemi di fondali e la necessità di periodici dragaggi del porto canale, i limiti tecnici di accesso dei traghetti nella struttura portuale, porteranno ad un'ulteriore impoverimento delle funzioni portuali con la necessità di dover comunque continuare a sostenere i costi di manutenzione per un'agibilità minima e messa in sicurezza della struttura e con rischi continui di degrado per l'intera area.

In una fase di espansione dei traffici marittimi (vedasi la Ricerca Censis citata in questo lavoro), in una situazione infrastrutturale del sistema portuale nazionale ed adriatico in particolare sottodimensionata rispetto alla domanda potenziale di traffico, con una posizione mediana nell'Adriatico e con la possibilità di dare compimento ad una trasversalità est-ovest in connessione col Corridoio V da Ploce a Barcellona tramite Pescara/Ortona e Civitavecchia, la riqualificazione strutturale del Porto di Pescara rappresenta una grande opportunità non solo per la Città, ma anche per l'Abruzzo ed il Centro Italia

7.5.2 I risultati della valutazione costi- benefici attesi

Nella tabella seguente vengono sintetizzati i risultati della valutazione dei costi-benefici, dove vengono richiamati i principali:

- costi stimati per realizzare le condizioni necessarie a realizzare le infrastrutture che possono consentire la nuova operatività;
- costi di manutenzione attuali per tenere operativo il porto canale che diverrebbero non più necessari;
- i benefici portuali diretti saranno collegati ad un significativo aumento di traffico passeggeri/mezzi con l'apertura di linee di servizio in collegamento con alcuni porti dell'altra sponda adriatica;
- i benefici diretti strategici è quello di collocare Pescara sulla direttrice del Corridoio V meridionale e diventare un gate di connessione tra area balcanica ed area iberica; questo collegamento porterà un importante ricollocazione logistica dell'Abruzzo e portare sostegno all'intero sistema intermodale abruzzese e de centro Italia;
- i benefici per i sistemi produttivi locali che potranno trovare importanti opportunità verso l'area balcanica;
- i benefici per l'offerta localizzativa regionale che potrà mettere a disposizione delle imprese localizzate e che si localizzeranno una piattaforma intermodale meglio collegata con le grandi direttrici di traffico;
- i benefici per le imprese locali di servizi per sviluppare attività e fatturati e con conseguenti interessanti opportunità occupazionali.

Di seguito si riporta in una serie di tabelle riassuntive i principali fattori di costo e benefici che si possono avere con la realizzazione della nuova struttura portuale e la riqualificazione dell'area cittadina limitrofa.

Come già richiamato in precedenza, le proposte per gli interventi nell'area urbana raccolgono e mettono insieme tutta una serie di proposte più o meno formalizzate o ancora allo studio e vengono rappresentate in questa sede per ricomporre il quadro generale contestuale in cui si proietta la proposta del nuovo Piano Regolatore Portuale, indicando le possibilità di realizzare anche una serie di investimenti immobiliari e di promozione economica che arricchiscono il quadro di sviluppo della Città.

Le tabelle costruite sono tre e rappresentano le analisi e le considerazioni che si hanno in relazione:

- agli investimenti richiesti;
- alle ricadute di sistema;
- ai rischi di fattibilità.

Sono tre punti di osservazione distinti ma naturalmente convergenti che rappresentano l'intervento proposto nel suo insieme.

AMBITI DI VALUTAZIONE		COSTI	BENEFICI
1	INVESTIMENTI		
1.01	infrastruttura portuale	si prevedono investimenti per circa 90 milioni di euro per realizzazione opere infrastrutturali marittime (nuove banchine, ecc.)	Il nuovo porto consentirà di superare tutti gli attuali vincoli strutturali che impediscono di sviluppare una nuova operatività su nuove linee di servizio verso l'altra sponda dell'Adriatico
		si prevedono per realizzazione nuova stazione marittima, arredo urbano, viabilità interna, percorsi pedonali, ecc. circa 9 milioni di euro	investimenti significativi che si compensano con l'unica possibilità di rilanciare l'operatività portuale ed eliminare i costi di mantenimento dell'attuale struttura; costi onerosi se relazionati all'attuale operatività, ma necessari per mantenere agibile
1.02	infrastruttura di collegamento	si prevedono investimenti per circa 3 milioni di euro per asse attrezzato, circa 1,5 milioni di euro per viabilità, circa 200 mila euro per parcheggi	migliorerà i collegamenti intermodali e ridurrà gli impatti del traffico per la città
1.03	progetto area urbana	si prevedono investimenti per diversi milioni di euro il cui importo dipenderà dalle scelte di quali interventi realizzare. Questi costi stimati non sono connessi con l'operatività del porto ma finalizzati ad una riqualificazione dell'area	propone una riqualificata integrazione del tessuto urbano tra porto ed aree limitrofe. La riqualificazione dell'area porterà sicuramente un aumento dei valori patrimoniali e lo sviluppo di attività economiche.
		gli investimenti riportati nel testo sono indicativi e si riferiscono a delle linee progettuali allo studio. Allo stato attuale si sono avviate delle fasi procedurali per realizzare dei piani particolareggiati.	

AMBITI DI VALUTAZIONE	COSTI	BENEFICI
2	RICADUTE DI SISTEMA	
2.01	ambientali	
	<i>dragaggi porto-canale</i>	non necessità di dragaggi periodici, recupero del fiume alla
	<i>riduzione impatti inquinanti del fiume sulle coste</i>	necessità di trattare i materiali di risulta derivanti dai dragaggi eliminazione dei costi di trattamento dei materiali di risulta inquinati
2.02	sistema territoriale	
	<i>intermodalità</i>	la connessione dell' "ultimo miglio" tra porto ed autostrada è già contabilizzata tra i costi di infrastruttura di collegamento connessione diretta del porto all'interno del sistema intermodale regionale
	<i>collegamenti</i>	costi di promozione e sostegno alla realizzazione e riconoscimento del Corridoio V meridionale il porto come gate per il Corridoio V meridionale
		apertura di nuovi servizi di linea con navi traghetto di nuova generazione
	<i>sistemi produttivi locali</i>	costi promozionali per favorire l'uso del trasporto marittimo utilizzare il porto come "gate" per intensificare i rapporti con i sistemi produttivi balcanici
	<i>riqualificazione urbana</i>	costi di riqualificazione in parte previsti all'interno della proposta di connessione finale al porto dell'asse attrezzato recupero delle sponde del fiume ad uso cittadino e per le funzioni ricreative della città
2.03	economiche dirette	
	<i>eliminazione di costi di manutenzione porto-canale</i>	necessità periodica di dragaggio del porto-canale per consentire l'operatività portuale con un costo medio per operazione di dragaggio oltre i 100 mila euro ad intervento a cui vanno aggiunti i costi per il trattamento dei materiali di risulta che possono variare in relazione agli inquinanti trovati da trattare eliminare la necessità ed i costi di queste operazioni periodiche
	<i>porto commerciale</i>	
	<i>segmento servizi di linea</i>	costi di promozione per accordi e di sviluppo delle linee crescita di traffico pax e mezzi e punto di svolta per l'operatività del porto
	<i>segmento crocieristico</i>	si creano le condizioni per entrare in questo segmento di offerta
	<i>segmento cargo</i>	mantenimento e qualificazione dell'attuale offerta di servizio
	<i>porto peschereccio</i>	razionalizzazione dell'offerta di ricovero e servizi per la flotta peschereccia
	<i>porto turistico</i>	nessun intervento
2.04	economiche indotte	
	<i>attività commerciali e di servizio</i>	incremento significativo delle attività di servizio e per i fatturati per le imprese
	<i>occupazionali</i>	incremento occupazionale significativo soprattutto per l'indotto
	<i>tax e tariffe portuali</i>	incremento significativo degli introiti per le istituzioni derivanti dall'aumento dei volumi di traffico
2.05	sociali	
	<i>azioni di recupero di spazi urbani</i>	riqualificazione sia dell'area portuale che di quella limitrofa

AMBITI DI VALUTAZIONE		COSTI	BENEFICI
3	RISCHI DI MANCATA REALIZZAZIONE		
3.01	non realizzazione degli investimenti	la non realizzazione del nuovo porto innescherà una fase di progressivo declino ed abbandono su cui occorrerà nel tempo intervenire per contrattare forme di degrado urbano e per la sicurezza pubblica delle infrastrutture	
3.02	ritardi nella realizzazione degli investimenti	perdere le opportunità storiche collegate all'apertura dei mercati ed alla realizzazione delle infrastrutture nell'area balcanica	

8 Allegati: dati ed analisi

8.1 I dati di traffico ed attività marittimo-portuali del Porto di Pescara

Anno		2003	2004	2005	2006	2007
N° navi partite e arrivate		221	224	237	286	283
Merci imbarcate (t.)	Liquide	0	0	0	0	0
	Solide	1.166	1.156	4.122	0	0
Merci sbarcate (t.)	Liquide	232.752	259.165	257.871	308.567	382.817
	Solide	112.788	22.839	39.187	51.760	46.991
Totale generale		346.706	283.160	301.180	360.327	419.808
Passeggeri	Arrivati	6.467	16.267	21.827	25.846	22.772
	Partiti	5.861	16.019	19.614	22.484	23.759
Totale		12.328	32.286	41.441	48.330	46.531
Stazza	Netta	312.568	320.440	343.340	337.117	434.992
	Lorda	503.619	537.813	746.497	772.755	1.069.932

Traffico passeggeri e merci nel Porto di Pescara. Fonte: Autorità Portuale di Pescara

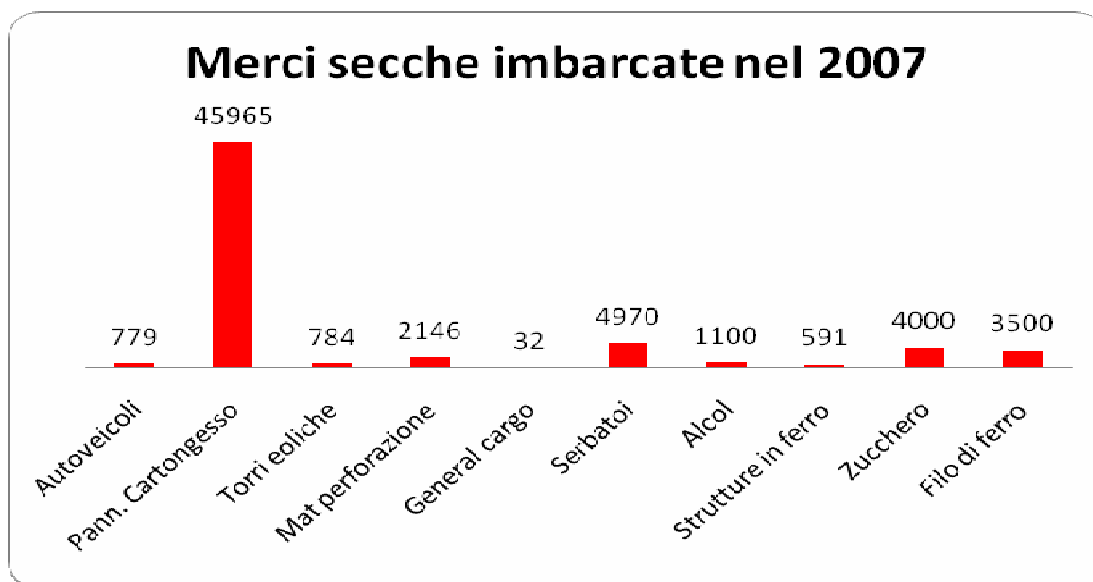
Porto turistico**	N° di posti barca	1250
Flotta peschereccia*	N° di unità	93

Consistenza dei posti barca nel Porto turistico Marina di Pescara e della flotta peschereccia. Fonti: ** Capitaneria di Porto di Pescara; *Camera di Commercio di Pescara.

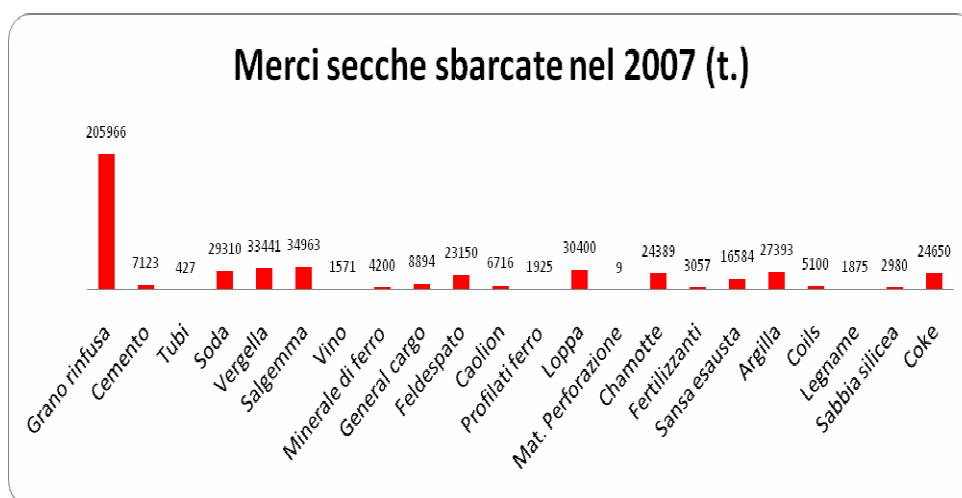
8.2 I dati di traffico del Porto di Ortona

Anno		2004	2005	2006	2007
Merci imbarcate (t.)	Liquide	0	0	0	0
	Solide	58.759	94.472	55863	63867
Merci sbarcate (t.)	Liquide	823.155	861.949	701.972	708.915
	Solide	518.028	437.297	439.036	430.256
Totale generale		1.399.942	1.393.718	1.196.871	1.203.038
Passeggeri	Arrivati	1.806	1.196	623	1.193
	Partiti	1.845	1.218	799	1.279
Totale		3.651	2.414	1.422	2.472

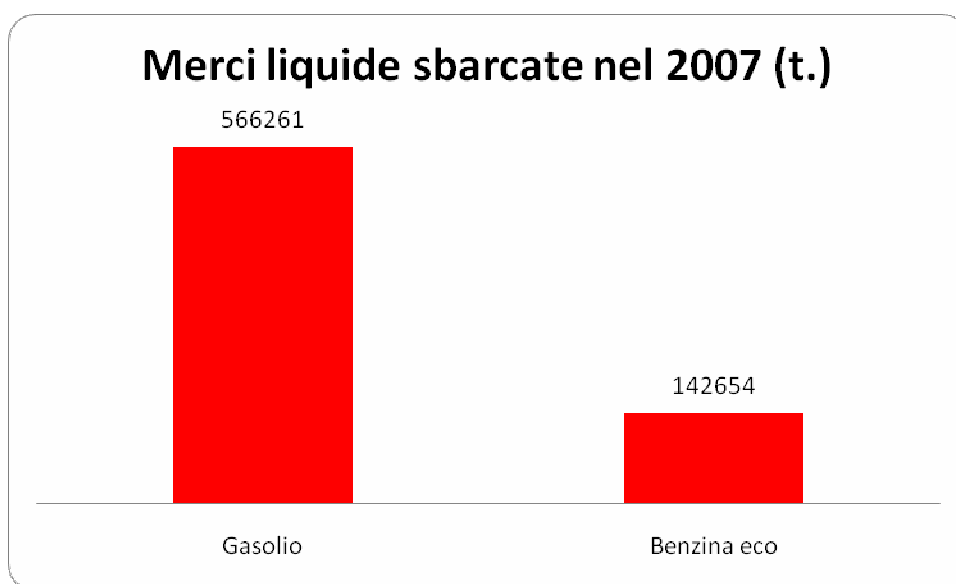
Traffico passeggeri e merci nel Porto di Ortona. Fonte: Capitaneria di Porto di Ortona.



Merci secche imbarcate nel Porto di Ortona nel 2007. Fonte: Capitaneria di Porto di Ortona.



Merci secche sbarcate nel Porto di Ortona nel 2007. Fonte: Capitaneria di Porto di Ortona.



Merci liquide sbarcate nel Porto di Ortona nel 2007. Fonte: Capitaneria di Porto di Ortona.

	N° navi	T.S.L.	T.S.N.	Passeggeri
Navi arrivate	445	1361636	599906	1193
Navi partite	448	1484100	608898	1279

Navi partite e arrivate nel Porto di Ortona nel 2007. Fonte: Capitaneria di Porto di Ortona.

8.3 I dati di traffico relativi alle Direzioni Marittime Adriatiche al 2003

Direzioni Marittime	Capitanerie di Porto	Passeggeri (migliaia)	Merchi (migliaia di tonnellate)
Bari	Taranto	2	35.305
	Gallipoli		182
	Brindisi	647	10.790
	Bari	1.100	2.763
	Molfetta		245
	Manfredonia	7	870
Ancona	Termoli	270	400
	Pescara	13	354
	San Benedetto del Tronto		
	Ancona	1.223	9.404
	Pesaro	2	493
Ravenna	Rimini		239
	Ravenna	10	24.839
Venezia	Chioggia		2.176
	Venezia	1.107	28.220

Trieste	Monfalcone	3.790	
	Trieste	320	41.566

Traffico passeggeri e merci per Direzioni Marittime Adriatiche ed Autorità Portuali. Fonte: MIT, (Dati 2003) Compendio sul traffico marittimo e aereo 2005.

8.4 Principali connessioni Italia – Croazia – Montenegro al 2008

Linea	Frequenza settimanale	Periodo	Compagnia
Ancona-Spalato	3/6	tutto l'anno	jadrolinija
Ancona-Starigrad	2	11/07/08 - 04/09/08	jadrolinija
Ancona-Zadar	3/7	tutto l'anno	jadrolinija
Ancona-Spalato	3/6	tutto l'anno	BlueLine
Ancona-Starigrad	4	18.07 - 01.09.08	BlueLine
Ancona-Vis	1	21.08 - 01.09.08	BlueLine
Ancona-Spalato	Giornaliero	14.06 - 14.09.08	SNAV
Bari-Dubrovnik	2/6	tutto l'anno	jadrolinija
Bari-Dubrovnik	1/5	giugno-settembre	Azzurra Line
Bari-Bar	1	giugno-settembre	Azzurra Line
Pescara-Spalato	2	02/06/08 - 25/09/08	jadrolinija
Pescara-Starigrad	2	11/07/08 - 01/09/08	jadrolinija
Pescara-Starigrad-Spalato	Giornaliero	28.06 - 07.09.08	SNAV

8.5 I dati relativi ai traffici delle destinazioni da introdurre o potenziare al 2007.

Porti 2007	Movimentazione internazionale pax	di cui crocieristi	Movimento locale pax	Movimento complessivo merci	Containers (teus)
Split	339.005	99.281	3.437.229	3.024.279	5.115
Dubrovnik	524.899	435.489	435.991		
Ploce	6.254		118.068	4.214.733	30.202
Bar	85.911			2.178.676	27.095
Durres	770.914			2.454.273	33.127

Traffico passeggeri e merci nei Porti individuati come potenziali nuove destinazioni o destinazioni da rafforzare. Fonte: Osservatorio traffici marittimi dell'Adriatico e dello Ionio, Istituto Adriano Olivetti, <http://www.istao.it/otm/porti.php>.

8.6 Il quadro descrittivo e conoscitivo dell'area portuale

L'ambito risulta delimitato, a nord, dai confini del Piano Particolareggiato 2 come previsto dal Piano Regolatore Generale; a ovest dal ponte e dal tracciato ferroviario; a sud, in successione, dai confini del sub ambito c del Piano Particolareggiato 2, dal tracciato di Via Amerigo Vespucci e da quello di Via Italica.

8.6.1 La popolazione residente

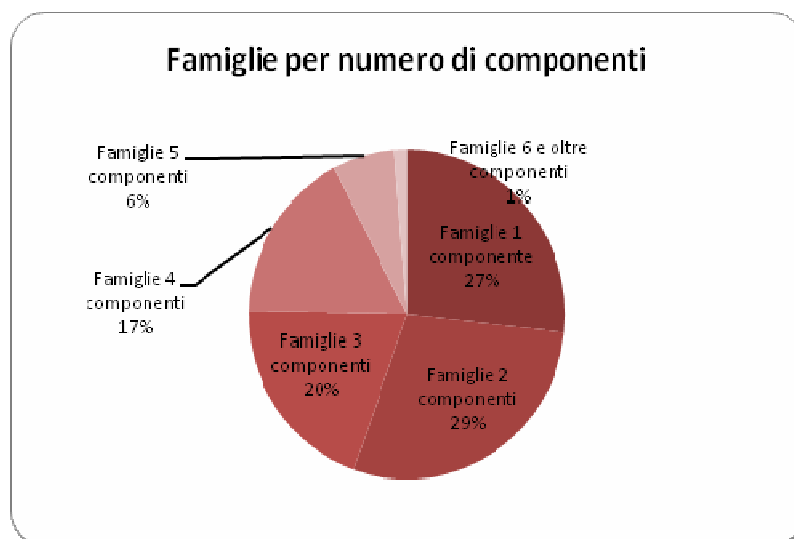
Popolazione: status elevato e impiegatizio, popolazione matura

In tale ambito urbano, complessivamente, si localizza circa il 4,2% dell'intera popolazione del Comune di Pescara, per un totale di 4.948 abitanti.

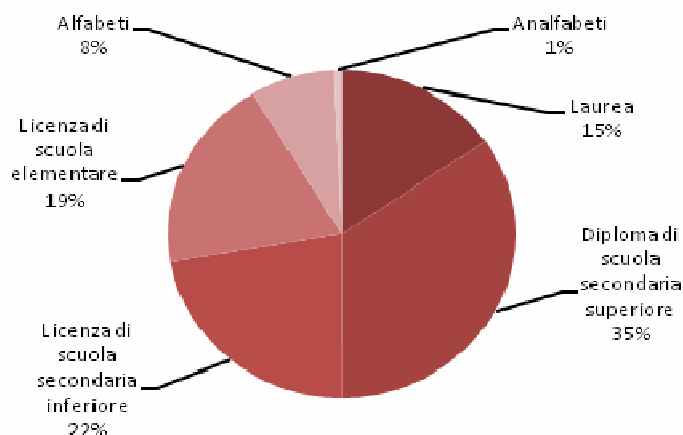
La popolazione si caratterizza per un'alta concentrazione di persone di età superiore ai 74 anni che costituiscono il 12,2% del totale contro un dato comunale pari al 9,45% e per un alto livello di istruzione, come testimoniato dalla buona percentuale di laureati (15% contro il 14% dato comunale) e di diplomati (35% contro il 32% comunale).

La forte presenza di anziani è frutto dell'esistenza, all'interno dell'ambito di studio, di aree storiche percepite dalla cittadinanza come nuclei identitari che conservano la popolazione originaria (è il caso ad esempio del centro storico e della zona adiacente e del borgo marinaro).

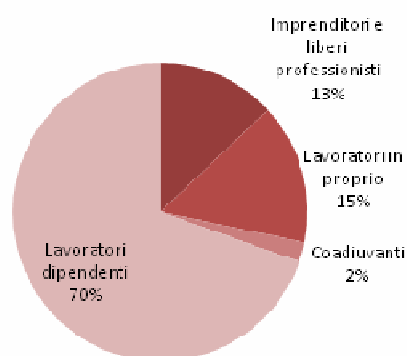
Dal punto di vista delle principali posizioni lavorative ricoperte da chi abita questa porzione di territorio è possibile rilevare un'alta percentuale di imprenditori e liberi professionisti, localizzati prevalentemente nel settore ovest dell'ambito individuato. Preponderante è la presenza di nuclei mono e bifamiliari.



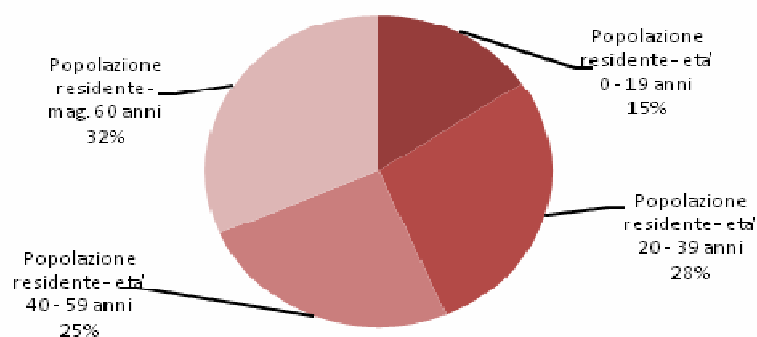
Popolazione per livello di istruzione



Occupati per posizione nella professione



Popolazione residente per età

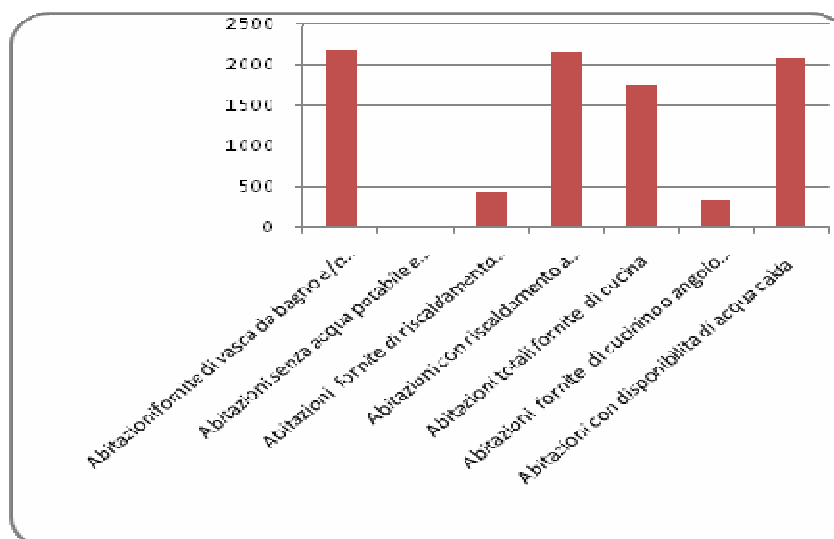


8.6.2 Il patrimonio abitativo dell'area

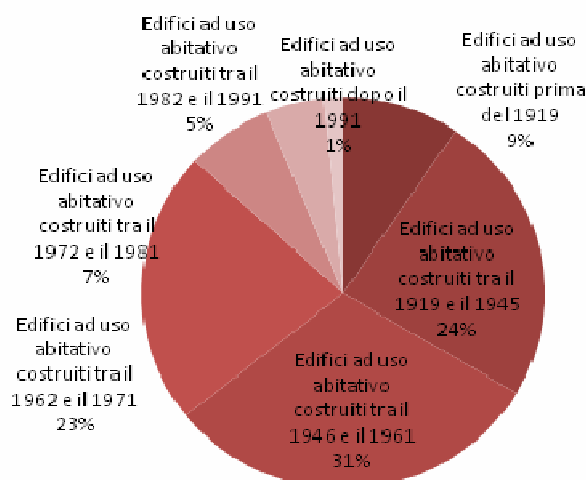
Patrimonio abitativo di buona qualità, con basso indice di occupazione. Forte presenza di aree industriali dismesse

La trama residenziale si caratterizza per una forte regolarità segnata dalle infrastrutture generatrici del tessuto urbano disposte parallelamente alla costa. Al suo interno spicca il centro storico, tridente che conserva la struttura urbana della storica roccaforte e la disposizione parallela al fiume della Via Amerigo Vespucci.

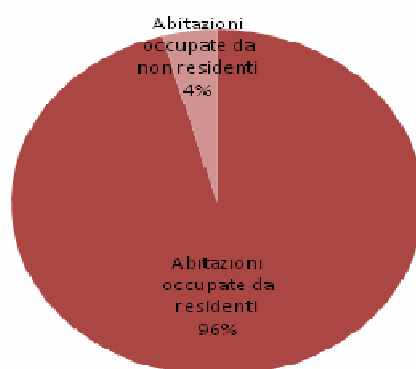
Il patrimonio abitativo è costituito da 2.205 abitazioni, di cui 231 vuote, principalmente occupate da persone residenti, con un'ottima dotazione di servizi. Gli edifici risalgono principalmente al periodo tra il 1919 ed il 1971. Forte è la presenza di aree produttive dismesse (area ex mercato ortofrutticolo, area ex Di Properzio, aree adiacenti la stazione ferroviaria di Porta Nuova – Scalo merci).



Edifici per epoca di costruzione



Tipo di occupazione delle abitazioni



8.7 Bibliografia

- P. Avarello, A. Cuzzer, F. Strobbe, Pescara. Contributo per un'analisi urbana, Bulzoni, Roma, 1976.
- A. Bagnasco, P. Le Gales, Le città europee come società e come attori, in Le città nell'Europa contemporanea, Liguori Editore, 2001. Titolo originale "Villes en Europe".
- A. Balducci (a cura di), Le nuove strategie della governance urbana. Strategie e coalizioni, Territorio n. 13, 2000.
- C. Bianchetti, Pescara, Laterza, Bari-Roma, 1997.
- C. Bianchetti, «Accoppiamenti giudiziosi»: quadri di riferimento territoriale e sviluppo locale, in archivio di Studi Urbani e Regionali n.75, Franco Angeli, 2002.
- C. Bianchetti, L. Vettoretto (a cura di), Urbanistica e Politiche di sviluppo. Un progetto per Pescara, Franco Angeli/Provincia di Pescara, Pescara, 1999.
- S. Boeri, Atlanti eclettici, in Multiplicity, USE Uncertain States of Europe, Skira, Milano, 2003.
- L. Bobbio, A.-Zeppetella, Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali, Franco Angeli, Milano, 1999.
- F. Botta, M. Capriati (a cura di), Transizione nei Balcani e reti trans adriatiche. Il valore della prossimità, Cacucci, Bari, 2003.
- Censis-Assoporti, La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione. Analisi dell'impatto economico e occupazionale dei porti commerciali italiani, Roma 20 maggio 2008.
- A. Clementi, M. Di Venosa, Infracity. Strategie infrastrutturali, List, Barcellona, 2007.
- A. Clementi, R. Mascarucci, Trasformazioni metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti Pescara, Palombi, Roma, 1999.
- A. Clementi, M. Ricci, Ripensare il progetto urbano, Meltemi, Roma, 2004.
- R. Coalizzo (a cura di), La progettazione integrata territoriale. Volume I. Il quadro economico e finanziario, Guide Formez, Donzelli, 2000.
- Commissione Europea, Documento di Programmazione Programma di Cooperazione Transfrontaliera IPA Adriatico, CCI 2007CB 16 IPO 001.
- Commissione Europea, Programma Operativo Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg III A Adriatico e NPPA INTERREG-CARDS, 2004.
- Comune di Pescara, Piano Regolatore generale, Norme Tecniche di Attuazione.

Comune di Pescara, Piano strategico della Città di Pescara, documento di sintesi per la riunione del consiglio strategico, Pescara, 3/7/2007.

Comune di Pescara, Studio di fattibilità finalizzato a verificare l'utilità e la praticabilità della costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per la riqualificazione di aree della città di Pescara e per la loro valorizzazione a fini direzionali commerciali turistico/ricettivi e residenziali.

CRESA, G. Mauro, Distretti industriali e crescita economica: Il caso dell'Abruzzo, L'Aquila, 2005.

CRESA, Rapporto sull'economia abruzzese 2007, L'Aquila, 2008.

M. Di Venosa, R. Pavia (a cura di), Sea Bridge, Meltemi, Roma, 2007.

C. Donolo, L'intelligenza delle istituzioni, Feltrinelli, Milano, 1997.

L. Doria, Leader e l'identità territoriale. Relazioni aperte tra un esperimento di policy anomalo e un anomalo oggetto di politiche, in L. Vettorelto (a cura di), Innovazione in periferia. Sfere pubbliche e identità territoriale dopo l'iniziativa comunitaria Leader, Franco Angeli 2003.

C. Emanuel, F. Governa, Il milieu urbano come fattore di differenziazione e di sviluppo, in G. Dematteis, P. Bonavero (a cura di), Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo, Il Mulino, Bologna, 1997.

European Cruise Council, Statistics and market 2007.

T. Favaretto, S. Gobet, L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani. Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione, Laterza, Roma-Bari, 2001.

F. Forte, Sviluppo locale, urbanistica e Agende, in L. Fusco Girard, B. Forte, M. Cerreta, P. Del Toro, F. Forte (a cura di), L'uomo e la città. Verso uno sviluppo umano e sostenibile, Franco Angeli, 2003.

C. Geertz, Mondo globale, mondi locali, Il Mulino, Bologna, 1999.

C. Jean, T. Favaretto (a cura di), Reti infrastrutturali nei Balcani. Superamento del dilemma fra integrazione regionale ed europea, Franco Angeli, Milano, 2002.

GP Wild (International) Limited and Business Research and Economic Advisors (BREA), Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe, 2008.

ISTAT, Atlante statistico territoriale delle infrastrutture, Indicatori statistici n.6-2008, Luglio 2008, Roma.

G. Mauro, Studi sull'economia abruzzese. Profili settoriali e percorsi di crescita, Franco Angeli, Milano, 2006.

G. Michaelides, The prospects of Pescara to become a cruise center in the Adriatic Sea. A challenge for the city and the region, presentazione nell'ambito del workshop "Adriatic Seaways. Strategie di sviluppo per la portualità turistica e crocieristica di Pescara nell'area adriatica" svoltosi a Pescara il 28 febbraio 2008

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2006-2007, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., Roma.

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Compendio statistico sul traffico marittimo e aereo, edizione 2005, Roma, 2005.

Ministero delle Infrastrutture, Infrastrutture prioritarie, Roma, 11 aprile 2008.

Ministero delle Infrastrutture, Priorità infrastrutturali nelle Regioni. Regione Abruzzo, Roma, 11 aprile 2008

P. C. Palermo, Prove di innovazione. Nuove forme ed esperienze di governo del territorio in Italia, Franco Angeli, Milano, 2001.

R. Pavia (a cura di), Adriatico risorsa d'Europa, Diabasis, Reggio Emilia, 2006.

Provincia di Pescara, Piano Territoriale della Provincia di Pescara, Schemi direttori, ACMA, Milano, 2004.

Regione Abruzzo Direzione Parchi Territorio Ambiente Energia, Quadro di Riferimento Regionale Relazione Generale, Documento definitivo.

Regione Abruzzo Direzione Trasporti e mobilità, viabilità, demanio e catasto stradale, sicurezza stradale, Studio di fattibilità per la realizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale, 2001.

Regione Abruzzo, Piano Regionale Integrato dei Trasporti, <http://www.regione.abruzzo.it/trasporti/prit/default.htm>

Regione Abruzzo, Analisi della pesca nella Regione Abruzzo, progetto SICORA, responsabile Prof. Paolo De Girolamo, 2005.

Rete Autostrade Mediterranee Sviluppo Italia, Autostrade del Mare: il Master Plan nazionale. Infrastrutture, Roma, 2005.

Siti internet

www.balcanionline.it

<http://europa.eu.int/comm/eurostat> EUROSTAT

www.dzs.hr/default_e.htm CENTRAL BUREAU OF STATISTICS

www.infrastrutture.gov.it MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

<http://www.monstat.cg.yu/index.htm> STATISTICAL OFFICE OF THE REPUBLIC OF MONTENEGRO

www.istat.it ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA

www.istao.it ISTITUTO ADRIANO OLIVETTI