

L'ATTIVITÀ PORTUALE DI PESCARA NEL PERIODO 1948-1958

Pescara e il suo retroterra. — La città di Pescara, come è noto, sorge alla foce del fiume omonimo, allineata tra il litorale e la strada statale n. 16 « Adriatica ». L'unione, avvenuta nel 1926, di Pescara (alla destra del fiume) e di Castellammare Adriatico (alla sinistra), ha dato vita al nuovo grosso centro abruzzese, sede di intensi traffici e di un movimento di attività d'ogni genere così vasto, da aver sminuito indubbiamente quella che era l'importanza della vicina Chieti.

La città di Pescara, capoluogo di provincia dal 1927, da 35.877 abitanti che aveva nel 1938 ha superato gli 80.000 nel 1958, (1), cosicché oggi occupa il quarto posto fra le città costiere adriatiche italiane. Sembra quasi che le profonde e vaste mutilazioni inflittele dalla guerra più che fiaccarla le abbiano dato vigore, onde ne sono risultati non solo la ricostruzione della parte distrutta, ma un imponente ampliamento edilizio, sia alle spalle della strada statale n. 16, sia, e in special modo, lungo il litorale. E' sorto così un lungomare che si spinge per 8 km a nord, fino al territorio del comune di Montesilvano, e a sud fin quasi a Pineta; attraverso quest'ultima località, per opera della Cassa del Mezzogiorno, l'ampia strada litoranea dovrebbe presto giungere, con un rettilineo di indubbio interesse turistico, all'abitato della non lontana Francavilla (km 8,3). Certo è che a questo incremento demografico ed edilizio del dopoguerra hanno contribuito soprattutto tre fattori: l'interesse turistico sempre maggiore per la zona bal-

(1) Il rapido aumento della popolazione della città di Pescara negli anni più recenti è dimostrato da queste cifre: 1948, ab. 62.747; 1949, ab. 63.950; 1950, ab. 65.549; 1951, ab. 67.038; 1953, ab. 68.554; 1954, ab. 71.549; 1955, ab. 73.951; 1956, ab. 75.977; 1957, ab. 77.933; 1958, ab. 80.736. (Popolazione residente nel centro urbano. Dati anagrafici del Comune di Pescara).

neare (2), la riattivazione del porto-canale e l'importanza della stazione quale nodo ferroviario tra le linee transappenninica ed adriatica (3). Questi tre fattori si sono felicemente integrati, imponendo a Pescara la funzione di preminente centro commerciale regionale, verso cui sempre più gravitano le popolazioni dell'interno (4).

Lungo il litorale adriatico, Pescara è l'unico scalo marittimo di un certo rilievo tra Ancona, da cui dista 150 km, e Bari, che è lontana circa 350 km.

L'importanza di questo tratto di costa (5), sia per la pesca, sia per l'elevata produttività nei settori cerealicolo e ortofrutticolo del retroterra, ha spinto Pescara ad attrezzarsi in modo idoneo ad esplicare un'attività portuale capace di soddisfare le esigenze economiche e commerciali della regione, talvolta anche in concorrenza con Ancona.

Dal punto di vista geografico il retroterra di Pescara abbraccia ristrette zone delimitate dai massicci montuosi — i più importanti dell'Appennino — che circondano piuttosto da vicino la città, dal massiccio del Gran Sasso coi monti Cappucciata, S. Vito e Siella a quello della Maiella. Nella vallata fra i due gruppi scorre il fiume Pescara, che, presso Popoli, mischia le sue acque con il fiume Aterno. La limitata estensione, poi, della fascia di dolci colline e di piccole pianure che si sviluppa fra l'Appennino e la costa, non consente un eccessivo incremento all'attività portuale di Pescara, attività che, comunque, si limita quasi esclusivamente al versante adriatico. Infatti le due direttrici verso il settore tirrenico, ossia la ferrovia Pescara-Roma e la strada statale « Tiburtina-Valeria », hanno importanza per il porto quasi soltanto nel loro tratto che si

(2) M. RICCARDI, *Aspetti geografici del turismo nell'Abruzzo e Molise*, in « Atti XVII Congr. Geogr. Ital. (Bari, 1957) », vol. II, pp. 585-597.

(3) La stazione di Pescara risale al 1863, ma la ferrovia ha dato notevole incremento alla città solo dopo il 1927, anno in cui è stato elettrificato il tratto Roma-Sulmona.

(4) M. ORTOLANI, *Il litorale abruzzese*, in « Boll. Soc. Geogr. It. », Roma, 1956, pp. 138-151.

(5) La Provincia di Pescara si affaccia a nord-est sul Mare Adriatico con uno sviluppo costiero di circa km 13, pari al 9,3% della lunghezza totale di km 141 della costa abruzzese. Cfr. O. FODERA', *Le variazioni della linea di spiaggia della costa e il Demanio pubblico marittimo nella provincia di Pescara*, in « Riv. del Catasto e del Serv. Tec. Erariall », Roma, 1954, pp. 304-326.

svolge nel versante adriatico, pur se in piccola parte contribuiscono con traffico che supera tale versante.

Volendo definire grosso modo il retroterra economico di Pescara, si potrebbe identificarlo con un rettangolo delimitato dal tratto di costa tra Giulianova e la foce del Sangro, dalla valle del Tordino per Teramo fino a Passo Campanelle, da Passo Campanelle lungo la valle dell'Aterno (inclusa L'Aquila) fino a Sulmona e da qui per il Piano delle Cinque Miglia fino a Castel di Sangro, per riprendere a sud la valle del Sangro sino alla costa.

Non fanno parte del retroterra di Pescara né la valle del Tronto, che gravita sul porto di Ancona, né l'area del Fucino, che gravita su Roma mediante la ferrovia transappenninica e la statale « Tiburtina-Valeria », o su Napoli attraverso la Val Roveto e il Cassinese.

Un'indagine sulla rete delle comunicazioni che si irradia alle spalle di un porto e sui centri produttori del retroterra può dare un certo orientamento sull'attività commerciale che il centro è chiamato a svolgere.

Per quanto concerne Pescara, un gruppo di importanti arterie collega alla città, oltre che la sua provincia, anche quelle di Teramo, de L'Aquila e di Chieti.

Uno degli assi fondamentali della rete stradale è la strada statale n. 16 « Adriatica », nel tratto da Giulianova alla foce del Sangro, per quanto su questo tratto sia prevalente il traffico in transito, che si limita ad attraversare Pescara.

Su questo tronco adriatico si innestano tre linee di comunicazione provenienti dall'interno: a Giulianova, la strada statale n. 80, « del Gran Sasso d'Italia », a nord del Vomano, e che interessa gli scambi del Teramano a sud del fiume Tordino; a Pescara, la strada statale n. 5, « Tiburtina-Valeria » (6), fino alla confluenza dell'Aterno con il Pescara; a S. Vito Chietino, a sud di Ortona, la strada statale n. 84, « Frentana », che con andamento assai tortuoso serve la zona del Sangro e dei suoi affluenti di sinistra sulla linea adriatica.

Queste tre arterie principali sono collegate trasversalmente

(6) Com'è noto, il nome di « Valeria », da Valerio Massimo che la fece costruire, spetterebbe propriamente al tratto fra Tivoli e Pescara: ma ufficialmente viene chiamata « Tiburtina-Valeria » l'intera strada da Roma all'Adriatico.

da altre due non meno importanti: la strada statale n. 81, « Picena-Aprutina », che collega Teramo con Chieti e Chieti con Casoli, e la strada statale n. 17, « dell'Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitica », che va da L'Aquila a Sulmona per Popoli. Quasi parallela a quest'ultima e staccandosi dalla stessa statale 17, poco a sud dell'Aquila corre un'altra arteria stradale anch'essa di notevole importanza, che segue il corso dell'Aterno; presso la località di Molina Aterno, attraverso un tratto sulla « Tiburtina-Valeria » si ricollega alla statale 17 poco a sud di Popoli.

Fra tutte queste strade, che rappresentano il tessuto connettivo della rete che serve il retroterra economico di Pescara, la più importante per intensità di traffico, dopo l'« Adriatica », è la « Tiburtina-Valeria ». Nei confronti di Pescara e del suo commercio essa è la più importante in senso assoluto, perché collega notevoli centri di produzione agricola e industriale posti lungo la valle del Pescara, e rappresenta il più diretto collegamento con Roma. E' quindi la principale arteria attraverso cui si svolge il traffico tra il porto adriatico e la capitale, traffico che, per i prodotti ittici soprattutto, è abbastanza intenso.

Le ferrovie che valicano l'Appennino sono poche. Come è noto la linea Roma-Pescara, ad un solo binario, ha dato un notevolissimo impulso allo sviluppo commerciale del suo capolinea adriatico, dove si raccorda con la linea Bologna-Foggia, non solo facendo di Pescara un importante nodo ferroviario, ma anche contribuendo fortemente allo sviluppo del traffico portuario.

Sul nodo ferroviario di Pescara gravitano altre tre linee di secondaria importanza. La Teramo-Giulianova, di *km* 26, lungo la valle del Tordino, raccorda il traffico commerciale della zona con la linea adriatica; la Pescara-Penne di *km* 36, ferrovia elettrica a scartamento ridotto e ora in via di sostituzione con autocorriere, ha interesse commerciale quasi nullo; la linea Marina di S. Vito-Atessa, innestata con quella Lanciano-Ortona Marina, ha la funzione di collegare con la linea adriatica, e quindi con il nodo ferroviario di Pescara, il traffico della zona tra Lanciano, Guardiagrele e Casoli. Quando sarà ripristinato il tratto Carovilli-Castel di Sangro si potrà avere un collegamento diretto tra la linea Sulmona-Isernia e la linea adriatica. Non si può dire che tale rete ferroviaria secondaria dia un sensibile apporto al traffico e al

commercio di Pescara: queste linee sono più utilizzate dai passeggeri che dalle merci, che preferiscono il trasporto su strada, più celere e conveniente.

Il porto e il suo movimento. — A valle del Ponte della Vittoria, a mezzo del quale la strada statale « Adriatica » supera il Pescara, si sviluppa il porto (costruito nel 1911), uno dei tipici porto-canali del litorale orientale italiano (7).

Due argini in muratura accompagnano la sponda del fiume per circa 1,5 km, e poi si prolungano in mare, oltre la foce, con due moli di cemento che avanzano per 475 m, dal lato settentrionale, e per 406 m da quello meridionale. Quest'ultimo, in realtà, si protende in mare per una cinquantina di metri più dell'altro, nonostante la sua minore lunghezza, perché alla foce la riva destra del Pescara ha una cuspidi che supera di oltre 100 m quella sinistra (8).

Circa 150-200 m al largo della foce, il materiale solido trasportato dal fiume (9) ha formato una barra sottomarina, che sta a quasi m 7 di profondità, e che quindi non disturba il passaggio dei natanti, mentre fra i 2 e i 3 km dalla spiaggia corre la isobata di 10 m (10).

Il porto è sede abituale di una flottiglia di pescherecci di non

(7) Le maree raggiungono nel porto-canale di P. un'ampiezza di circa 50 cm. La corrente del fiume Pescara si fa sentire fino a 1000 m dalla foce. I venti predominanti sono la bora, lo scirocco e il maestrale; levante e greco costituiscono la traversia della località; particolarmente violento nella zona del porto è il levante. Cfr. O. FODERA', *op. cit.*, pp. 307-308.

(8) La foce del Pescara rappresenta una delle sporgenze, o cuspidi, cui si saldano gli estremi di quegli archi di spiaggia tipici della costa adriatica. Per Pescara gli archi di spiaggia a nord e a sud del fiume sono poco marcati, ma, comunque, mentre l'arco di spiaggia a nord si presenta più accentuato, quello a sud ha tendenza a rettificarsi e quindi ad allinearsi per il ripascimento prodotto dai materiali alluvionali che il moto ondoso da SE accumula a ridosso del molo meridionale del porto-canale (diaframma di cattura). Cfr. M. ORTOLANI, *op. cit.*, p. 139.

Si calcola che l'arenile in questo punto sia aumentato di 270 m negli ultimi sess'anni. Cfr. O. FODERA', *op. cit.*, p. 306.

(9) Presso S. Teresa, a 9 km dalla foce, la portata torbida annua media per i periodi di osservazione 1928, 1937-38 e 1948-55 è stata di kg/sec 26,40 con una massima di kg/sec 3390. Il deflusso torbido annuo medio è di tonn/kmq 266 (per il 1955 è stato di tonn/kmq 446). Cfr. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Annali Idrologici*, 1955, Parte II, sez. E.

(10) Cfr. O. FODERA', *op. cit.*, p. 306.

grande stazza: si tratta di una cinquantina di unità, il cui tonnellaggio complessivo si aggira attorno alle 1000 *tonn*.

E' frequente trovare ormeggiati anche natanti mercantili da 500-600 *tonn*, per lo più aventi pescaggio non superiore ai *m* 3,50.

Quasi a ridosso del canale si innalzano vari complessi di costruzioni.

Da un lato, sulla sponda sinistra del porto-canale, verso il Villaggio dei Pescatori, si ergeva tozza e grigia una fabbrica di cemento, ora in via di demolizione perché trasferita fuori dello abitato a causa dell'inquinamento atmosferico che provocava. Poco più avanti spicca la sagoma moderna del Mercato Ittico gestito dal Comune, e nel quale passano giornalmente da 40 a 50 *q* di pesce. Più innanzi ancora, appaiono, al lato sud, distese su di un ampio spiazzo, le vaste costruzione del Mercato Ortofrutticolo, gestito da un consorzio di produttori, tramite la locale Camera di Commercio.

Le attività del porto di Pescara possono essere distinte in due settori: quello delle merci varie e quello ittico.

Nel 1938 il movimento commerciale complessivo del porto aveva raggiunto 157.000 *tonn* (11). Durante il decennio seguente, a causa degli eventi bellici, l'attività era andata rapidamente scemando, fino ad annullarsi completamente negli anni cruciali della guerra. Dal 1947 in poi si è incominciato a notare una certa ripresa, che costantemente è andata aumentando, fino a che nel 1958 si è raggiunto un totale di merci imbarcate e sbarcate pari a 75.817 *tonn* (cioè circa la metà di venti anni prima). Questa ascesa (si tenga presente che nel 1948 si ebbero solo 1000 *tonn* di traffico) è in relazione naturalmente alla ripresa economica che si è sviluppata nel dopoguerra a Pescara e nel suo retroterra.

La ripresa dell'attività commerciale del porto è stata caratterizzata da una netta prevalenza delle merci sbarcate su quelle imbarcate. Basti pensare che nel 1950, di fronte a un totale di 12.758 *tonn* di merci sbarcate, è partito solo un carico di 885 *tonn*, in cui prevaleva roccia asfaltica (400 *tonn*) proveniente dalle miniere di Roccamorice (Scafa) e diretta ad Alessandria d'Egitto.

(11) R. ROTELLI, *Porti adriatici: Pescara e Ortona*. « Mem. Ist. di Geografie dell'Università di Bari », Bari, 1940, pp. 78.

NUMERO DELLE NAVI CHE NEL PERIODO FRA IL 1948 E IL 1958
HANNO COMPIUTO OPERAZIONI DI SCARICO E DI CARICO.

ANNO	Navi in arrivo e in partenza	Hanno scaricato	Hanno caricato
1948	11	10	1
1949	10	9	1
1950	65	64	1
1951	52	52	—
1952	53	39	14
1953	100	100	—
1954	155	126	29
1955	198	139	59
1956	121	106	15
1957	140	94	46
1958	191	97	94

Il movimento secondo le bandiere, mostra che il 90% spetta ad unità italiane, l'8% a jugoslave, l'1% a norvegesi e pure l'1% ad inglesi.

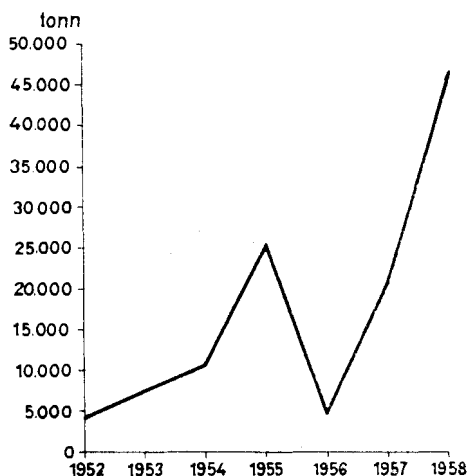
Tale enorme divergenza fra sbarchi e imbarchi, del resto più o meno comune a tutti i porti italiani per i noti motivi, si è gradatamente attenuata negli anni successivi, come lo mostra il fatto che nel 1958, di fronte a 28.733 *tonn* di merce in arrivo (97 navi) si sono avute 47.084 *tonn* di merci in partenza (94 navi). Anzi, si osservi che il 1958 è stato il primo anno in cui il quantitativo di merci imbarcato ha superato, e di molto, quello delle merci sbarcate.

Mentre molteplici sono le voci relative al materiale sbarcato, per le merci imbarcate si ha addirittura un'unica voce (o quasi): la bauxite.

Questo minerale, di ottima qualità, proviene, con autotreni, dalle miniere del Piano di Campo Felice e di Rocca di Mezzo. Da qui la bauxite, per la strada statale n. 17 fino a Popoli e per la n. 5 fino a Pescara, arriva sulla banchina di destra del porto-canale, dove, da poco più di due anni, è entrata in funzione una gru elettrica, di modesta portata (2 *tonn*), per il carico delle navi che trasportano il minerale a Porto Marghera (Venezia).

Questa crescente esportazione di bauxite da Pescara è in rela-

zione alla perdita, da parte dell'Italia, delle miniere di bauxite dell'Istria; ha avuto inizio nel 1952, con 4256 *tonn* imbarcate, e il quantitativo è andato gradatamente aumentando, fino alle 47.000 *tonn*, e più, del 1958. Solo nel 1956 si accusò un'improvvisa diminuzione (4899 *tonn* di minerale imbarcato), in seguito a lavori di sistemazione eseguiti nelle miniere, e per i quali si dovette sospendere in gran parte l'escavazione.



ANDAMENTO DEGLI IMBARCHI DI BAUXITE
nel porto di Pescara dal 1952 al 1958.

Da qualche anno, alla bauxite e alla roccia asphaltica si sono aggiunte altre voci di merci imbarcate, ma in limitati quantitativi. Si tratta, soprattutto, di rottami di metallo diretti a stabilimenti dell'Italia settentrionale, e recentemente anche di cemento, diretto in Sicilia.

Più numerose le merci sbarcate, anche se i quantitativi singoli e totali non sono elevati. Fra esse predominano il carbone e il salgemma, che dal 1950 in poi hanno subito un notevole aumento (rispettivamente da *tonn* 5378 e *tonn* 4162 a *tonn* 13.774 e *tonn* 16.864 nel 1956). Tale incremento, specie per il salgemma, è dovuto all'impulso dato alla produzione della soda caustica e della soda Solvay negli stabilimenti di Bussi, della Montecatini.

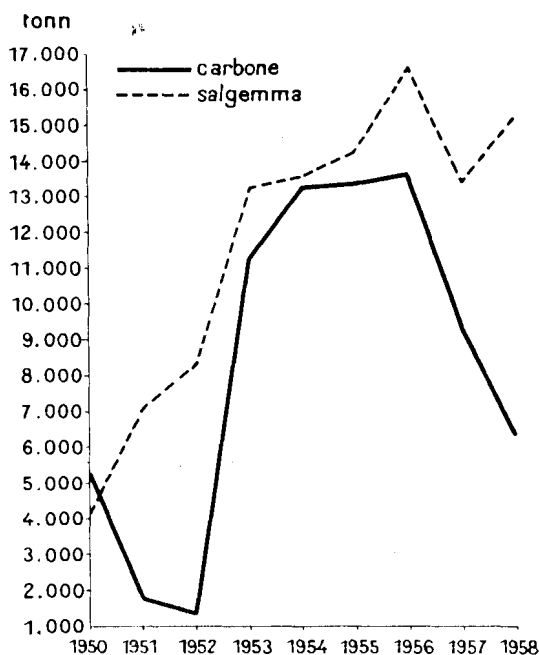
Il salgemma arriva a Pescara da Porto Empedocle e da Termini Imerese. Il carbone invece arriva dalle miniere dell'Arsa (Iugoslavia) e, in quantitativi minori, anche da Odessa e Mariupol (Mar Nero).

Fra le altre merci sbarcate figurano, in ordine di importanza quantitativa, i cereali, provenienti prevalentemente dalla Sicilia, e in piccole quantità anche dalla Tunisia, e il legname, proveniente dalla Iugoslavia, e soprattutto dai porti di Novi e di Segna. I quantitativi di cereali importati (avena, segale, granturco, orzo) subiscono notevoli variazioni di anno in anno, anche in relazione al fabbisogno interno ed alla produzione regionale. A questo proposito si ricordi come il grano duro importato (oltre a quello di produzione locale) alimenti uno dei più noti pastifici, in Fara S. Martino (la c.d. pasta della Fara).

Tra le altre merci si osservano lo zolfo, che proviene da Porto Empedocle e da Licata; le ceneri di piriti, per il cementificio, in arrivo da Porto Marghera; le pomici in polvere, provenienti da Lipari, e la ghisa grezza dalla Iugoslavia.

MOVIMENTO GLOBALE DEL TRAFFICO PORTUALE DI PESCARA TRA IL 1948 E IL 1958.

ANNO	Merci sbarcate tonn	Merci imbarcate tonn	Totale tonn
1948	752	300	1.052
1949	1.376	—	1.376
1950	12.788	885	13.673
1951	11.413	1.509	12.922
1952	12.546	4.592	17.138
1953	27.145	130	27.275
1954	32.350	11.953	44.303
1955	34.711	30.309	65.020
1956	32.704	5.327	38.031
1957	26.106	21.625	47.731
1958	28.733	47.084	75.817



MOVIMENTO DEL CARBONE E DEL SALGEMMA
nel porto di Pescara tra il 1950 e il 1958.

Se negli ultimi anni le voci di merci sbarcate sono più variate, i quantitativi di alcune hanno subito dal 1955 in poi una certa diminuzione. Così, per il carbone, da una media di 13 mila *tonn* negli anni 1954-1956, si è scesi a 9587 *tonn* nel 1957 e a 6536 *tonn* nel 1958. Probabilmente la diminuzione di importazione di carbone può essere in relazione con l'incremento dato nella regione alla produzione di energia idroelettrica.

Anche se in pochi anni il movimento globale del traffico portuale è salito dalle 13.673 *tonn* del 1950 alle 75.817 *tonn* del 1958, oggi purtroppo si sta verificando un certo rallentamento nella ascesa, anzi si può parlare addirittura di una stasi, che può essere messa in relazione al fatto che l'industria del retroterra del porto di Pescara ha raggiunto un limite che, per ora, non sembra possa essere superato.

Ad ostacolare lo sviluppo del porto di Pescara c'è anche il fatto che esso non ha binari di collegamento con la rete ferroviaria.

Quando, nel 1948, è stato ricostruito il Ponte della Vittoria, distrutto dalla guerra, e sul quale corre la strada statale « Adriatica », si sono tenute presenti solo le esigenze del traffico stradale e le arcate del ponte hanno avuto quindi un'altezza tale da non permettere il passaggio di un raccordo ferroviario Porto-Stazione di Porta Nuova; né sarebbe consigliabile far passare la ferrovia attraverso la statale per ragioni di viabilità (già il passaggio a livello appena a nord della stazione di Pescara Centrale interrompe il transito stradale per circa 8 ore al giorno, con grave congestionamento del traffico, tanto che è in progetto l'arretramento della stazione stessa) (12).

Il Mercato Ittico. — Le provvidenze del Comune e la tenacia dei pescatori hanno contribuito a fare di Pescara uno dei maggiori centri commerciali del pesce della costa adriatica a sud di Ancona. I 50 natanti qui di base pescano in media, all'anno, 15.000 q di pesce vario, per un valore totale che si aggira intorno ai 300 milioni di lire. Si tratta soprattutto di pesce turchino (sardine e sgombrì in prevalenza), di pesce di fondo (sogliole e triglie), di polpi, calamari e gamberi; è pesce di media taglia, come in tutto l'Adriatico. Alcuni motopescherecci sono stati rimodernati e a ciò ha provveduto un piccolo cantiere per riparazione di natanti da 30 tonn al massimo, qui esistente. Molti di essi sono però di tipo antiquato e in parte logorati dal tempo e dall'uso. Molti pescherecci sono dotati di motori residuati di guerra (provenienti per lo più da carri armati), poco adatti a fungere da propulsori marini, poiché hanno un eccessivo numero di giri, riscaldano molto e acquistano in mare una velocità troppo elevata per lo specifico compito; hanno poi spesso necessità di riparazioni e di molta manutenzione, per cui il natante è costretto a rimanere a lungo inoperoso. Su questi motopescherecci, che nel giro di dodici ore escono, pescano e rientrano (di solito nelle 24 ore si effettuano due turni di pesca) non esistono, e forse sarebbero superflui, impianti frigo-

(12) E' recentemente entrata in funzione l'elettrificazione nel tratto Pescara-Ancona che, con l'altro tratto Pescara-Foggia, elettrificato già da due anni, ha potenziato la linea adriatica per un migliore collegamento nord-sud. E' avvenuta ormai la totale elettrificazione della linea Roma-Pescara con il completamento del tratto Sulmona-Pescara. Anche per il raccordo ferroviario con il porto sono in corso degli studi.

referi; nella stagione calda è sufficiente provvedersi di ghiaccio alla partenza.

Il Mercato Ittico, con la sua nuova sede e la sua attrezzatura, ha attirato la produzione di altre zone viciniori, tanto che circa il 36% del prodotto astato al Mercato di Pescara nel 1957 provenne da altri centri.

MOVIMENTO DEL MERCATO ITTICO DI PESCARA TRA IL 1950 E IL 1958.

ANNO	Pescato introdotto ed astato			
	di pescherecci locali		di provenienza esterna	
	q	milioni di lire	q	milioni di lire
1950	13.082	223,4	3070	31,3
1951	12.530	254,9	4518	52,3
1952	14.363	269,3	5494	57,3
1953	15.641	294,0	4019	47,2
1954	12.258	267,3	2956	37,9
1955	11.388	278,7	3343	57,4
1956	11.350	325,5	5182	67,1
1957	10.224	293,8	4308	73,6
1958	13.682	347,7	3739	65,6

PESI E VALORI TOTALI DEL PESCATO INTRODOTTO ED ASTATO.

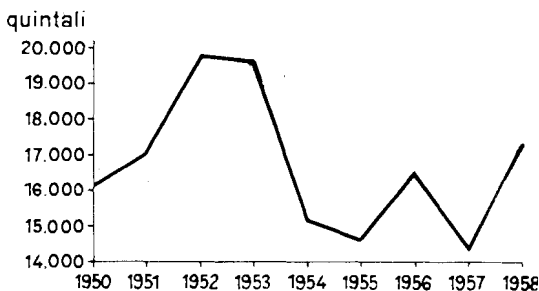
ANNO	q	milioni di lire
1950	16.152	254,7
1951	17.048	307,2
1952	19.857	326,6
1953	19.660	341,2
1954	15.214	305,2
1955	14.731	336,1
1956	16.532	392,6
1957	14.532	367,4
1958	17.421	413,3

Questo afflusso di pescato dalle zone limitrofe è destinato ad aumentare, essendo apparso conveniente accentrare il prodotto in un'unica località dove si è bene sviluppato il commercio del pesce.

Tutto il pescato, meno la percentuale — le cosiddette *scafetture* — spettante ai pescatori, viene introdotto al mercato e astato con il sistema tipico decrescente. Il prezzo medio nel 1958 è stato di L. 237 il *kg*: mentre nel 1957 si era verificato un aumento di oltre L. 14,50 nei confronti del prezzo medio del 1956, nel 1958, in relazione all'anno precedente, si è verificata una diminuzione di prezzo di L. 15 a *kg*.

I commercianti ammessi a frequentare il Mercato sono stati 106, nel 1958, per la massima parte muniti di autocarri, ed hanno acquistato soprattutto pesce di seconda e terza qualità. La maggior parte del pesce, compreso quello di prima qualità, viene avviato a Roma, con autocarri; il pescato della giornata quindi, in partenza alla mezzanotte, giunge fresco alle prime ore del mattino ai mercati romani; altri quantitativi vengono distribuiti nell'Italia centrale. Il consumo locale, specialmente in seguito allo sviluppo di Pescara come centro balneare, è in aumento; nel 1958 nella città (80.736 ab.) sono stati consumati 779.000 *kg* di pesce, con un consumo medio a persona di *kg* 9,6.

E' da notare inoltre che molti commercianti all'ingrosso di città limitrofe prendono qui in affitto dei magazzini. Il Mercato Ittico è infatti provvisto di 40 celle isoterme, di due differenti ampiezze. Le più piccole possono contenere *q* 15 circa di pesce e le grandi 30 *q*. Tali celle hanno una temperatura costante di 4-6°, che si può far scendere fino a 2°; in tal modo il pesce si mantiene costantemente fresco, senza ricorrere al congelamento, conservando così integre tutte le sue qualità.



MOVIMENTO DEL MERCATO ITTICO DI PESCARA dal 1950 al 1958.

Nel 1957 si è osservata una lieve diminuzione del pescato, forse per le sfavorevoli condizioni atmosferiche. La pesca stagionale del pesce turchino effettuata con le « lampare » è stata poco redditizia e, a detta di alcuni, addirittura disastrosa. Si è riscontrato però anche una diminuzione del quantitativo di prodotto ittico catturato con gli altri sistemi di pesca, diminuzione comune a tutte le marine adriatiche, nel 1956 e 1957, forse per gli scarichi in mare di residui di carburante dei motori, per lo sfocio di sostanze residuanti dalle fabbriche e principalmente, forse, per la pesca con le « lampare », che alcuni vorrebbero fosse proibita, sostenendo che l'intensa sorgente luminosa, la quale abbaglia e stordisce il pesce, ha riflessi del tutto negativi sulla deposizione delle uova e sulla riproduzione.

Presso il Mercato di Pescara ha sede un Centro di Studi Ittici particolarmente attrezzato, per corsi teorici e pratici sull'ispezione sanitaria, sull'industria e sul commercio dei prodotti della pesca e si ha qui l'unica sede, in Italia, di corsi per l'addestramento pratico di veterinari che dovranno svolgere attività ispettiva sui prodotti della pesca nelle varie province italiane.

Oltre al Mercato Ittico, sull'ampio spiazzo prospiciente la sponda destra del canale, è stato allestito, su di un'area di oltre 30 mila mq, il Mercato Ortofrutticolo, composto di una serie di costruzioni adatte ai vari servizi. L'iniziativa di un gruppo di produttori appartenenti ai Consorzi di bonifica e di commercianti ortofrutticoli delle province di Chieti e di Pescara, sotto gli auspici della Camera di Commercio, ha già ottenuto un notevole successo, date le ottime condizioni della produzione ortofrutticola nelle zone circostanti. I prodotti maggiormente trattati sono le pesche, i pomodori, le mele, le pere, l'uva e ortaggi vari, con prevalenza di insalate e finocchi. Questi prodotti provengono da varie aree delle due province, ma più particolarmente dalle vallate del Taro e del Foro. Il Mercato tratta anche prodotti delle province limitrofe, o di altra provenienza. Un vasto impianto di celle frigorifere garantisce la conservazione del prodotto fino all'epoca dell'immissione allo smercio.

Da questa iniziativa anche l'attività del porto potrà ricevere un qualche incremento, non tanto per l'imbarco dei prodotti, quanto

per lo sbarco di materie prime necessarie alla loro lavorazione e conservazione.

In conclusione, Pescara appare protesa verso una valorizzazione sempre più ampia della sua qualità di nodo ferroviario e di porto: valorizzazione che trova naturalmente i suoi limiti nella potenzialità economica del retroterra e nelle caratteristiche fisiche della zona portuale.

L'attività peschereccia in avvenire, se saranno risolti i problemi che affliggono la pesca italiana, potrà trovare notevole incremento; comunque, essa già oggi fa di Pescara il più attrezzato centro ittico del medio Adriatico. Di fronte a tale prevalente attività portuale, quella commerciale che vi si affianca non potrà però avere, per ovvi motivi, quei vistosi progressi che alcuni pensano.

NOTA BIBLIOGRAFICA

(Non sono comprese in questa nota gli scritti già citati nell'articolo a piè di pagina).

BALDACCI O., *Ricerche sui tipi di insediamento costiero in Italia*, in « Boll. Soc. Geogr. It. », Roma, 1956, pp. 514-546.

BARBIERI G., *I porti d'Italia*. « Memorie di Geografia economica » del C.N.R., vol. XX. Napoli, 1959, pp. 294.

CAMERA DI COMMERCIO, IND. e AGR., PESCARA, *I caratteri economici della Provincia di Pescara*, in « Sintesi Economica », Roma, 1951, fasc. 8-9.

CAMERA DI COMMERCIO, IND. e AGR., PESCARA, *Aspetti economici della Provincia di Pescara*. Pescara, 1959, pp. 117.

CANDIDA L. e MORI ALB., *La pesca in Italia nei suoi caratteri economici e antropogeografici*, in « Atti XVI Congr. Geogr. It. (Padova-Venezia 1954) », pp. 321-348.

MERLINI G., *Brevi note sui centri di pesca nel Medio Adriatico*, in « Atti XVI Congr. Geogr. It. (Padova-Venezia, 1954) » pp. 409-412.

MILONE F., *L'Italia nell'economia delle sue regioni*. Torino, Einaudi, 1955. Cfr. pp. 684-693.

MORI ALB., *La pesca meccanica in Italia*, in « Boll. Soc. Geogr. It. » Roma, 1940, pp. 241-261 e 457-476.

PECORA A., *Sullo spopolamento montano negli Abruzzi*, in « Boll. Soc. Geogr. It. », Roma, 1955, pp. 508-524.

PORTOLANO DEL MEDITERRANEO, Vol. 1 C, *Mare Adriatico*. Genova, Istituto Idrografico della Marina. 1957.

TOSCHI U., *I porti dell'Abruzzo e della Puglia*. Bologna, Zanichelli, 1942.

Cfr. pp. 12-20.

VITTORINI G., *Pescara. Medaglioni di città*, in « Le Vie d'Italia », Milano, 1951, pp. 817-823.

SUMMARY. — The A., after having mentioned the great demographic increase of Pescara between 1948 and 1958 (from less than 36.000 inhabitants to over 80.000), after having tried to establish the presumable economic hinterland of this town, mentions the net of roads and railway communications of which it is the centre, and then deals with the port (a canal port), and its movement, taking into consideration the two branches into which it may be divided: goods in general, and fish. In the movement of goods there was for a long time a great advantage in the unloading over the loading, but now it is the other way round, on account of the heavy shipment of bauxit. Pescara is moreover one of the greatest centres of the fish-trade on the Adriatic coast, south of Ancona, both on account of the fishing fleet which has its basis there, and of the fish which comes there from the neighbouring fishing ports. For a certain time there has been also a large vegetable and fruit market near the port, supplied especially by the products of the Taro and Foro valleys.