

19

ING. GIULIO MAELLARO

ING. VITO MAELLARO

21

PORTO ESTERNO

1

18

17

PROGETTO "BRINDISI 2000"

STABILIMENTO PETROLCHIMICO
MONTEDISON

16

CENTRALE
TERMoeLETRICA
ENEL

Deposito costiero

BARBERA
PETROLI

L'ECO
di Brindisi
DOCUMENTI



**PIANO REGOLATORE
DEL PORTO DI BRINDISI
(2ª Categoria - 1ª Classe)**

MODIFICATO IN CONFORMITA'
DEL VOTO DEL CONSIGLIO
SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI
N. 694 DEL 15 NOVEMBRE 1974

APPROVATO CON D.M. LL.PP. N. 375
DEL 21 OTTOBRE 1975 QUALE
RISULTATO DEL VOTO N. 694
DEL 15.11.1974 DEL CONSIGLIO
SUPERIORE DEI LL.PP.

-  OPERE NUOVE
-  OPERE IN CORSO DI REALIZZAZIONE
-  NUOVE BARCHINE TRAGNETTO
-  NUOVA STAZIONE TRAGNETTO
-  AREA DESTINATA AGLI EDIFICI DI POLIZIA PORTUALE
-  PARCHEGGI INTERNI
-  PARCHEGGI ESTERNI
-  APPRODO PER NATANTI DA DIPORTO
-  COMPIANAMENTI E DEMOLIZIONI
-  STRADA A SERVIZIO DELL'AREA PORTUALE
-  RECINZIONE DOGANALE
-  RETE FERROVIARIA PORTUALE
-  VARCHI DOGANALI
-  LIMITE DRAGAGGIO

VIABILITA' ESTERNA

-  progetto raddoppio strada principale via Fiume Grande
-  viabilità A.S.I. esistente
-  strade A.S.I. in corso di esecuzione o di prossimo appalto
-  strade esistenti



LEGENDA

- 1 PORTO ESTERNO
- 2 PORTO MEDIO
- 3 PORTO INTERNO
- 4 INGRESSO DEL PORTO MEDIO
- 5 CANALE PIGONATI
- 6 COLLEGIO NAVALE "TOMMASEO"
- 7 LEGA NAVALE
- 8 LE SCIABICHE
- 9 STAZIONE MARITTIMA ESISTENTE
- 10 CAPANNONI EX-MONTEDISON
- 11 ZONA EX-NAFTA
- 12 FERROVIA BRINDISI-LECCE
- 13 ZONA POSILLIPO ED EX ZONA CARBONIFERA
- 14 AEROPORTO
- 15 VIA ENRICO FERMI
- 16 PETROLCHIMICO
- 17 DIGA DI TRAPANELLI
- 18 ISOLA DI PEDAGNA GRANDE
- 19 DIGA DI PUNTA RISO
- 20 CASTELLO ARAGONESE O DI FORTE A MARE
- 21 ISOLA DI SANT'ANDREA
- 22 DIGA FORANEA DELLA SCIAIA
- 23 COSTA MORENA

Da almeno 20 anni si parla dei problemi del porto e della città di Brindisi. Sono stati organizzati convegni, riunioni, congressi, ma in pratica si è fatto molto poco, con proposte parziali o interessate, quando non addirittura contrastanti. Non è stato mai affrontato nella sua globalità il sistema città-porto, definito con il termine "waterfront" dalla letteratura scientifica internazionale. La componente urbana delle relazioni porto-città ha acquisito un risalto nuovo nella ricerca agli inizi degli anni 80, come hanno notato Hoyle e Pinder dell'università di Southampton: "Alla svolta degli anni 80, il mondo si appresta a percorrere una nuova fase dell'economia marittima, basata su nuove dimensioni del commercio, su nuove tecnologie e sulla ricerca di un nuovo ordine economico internazionale. Ne consegue una sfida considerevole alla pianificazione della città-porto: ripensare i nuovi modi di costruire il porto, creare o modificare forme dell'insediamento costiero, fornire un ambiente migliore alla popolazione che vive e lavora nelle aree litoranee e produrre nuovi stimoli per le regioni dove sono collocati".

Sono superati, quindi, i grandi studi e le grandi proposte parziali, fatti spesso per valorizzare un settore rispetto ad un altro. Così la proposta per trasformare il porto di Brindisi in un grande terminale carbonifero o le proposte per il porto turistico, che ipotecavano irreversibilmente ampi specchi d'acqua del porto medio. Invece tutti, cittadini, Enti, associazioni di categoria e culturali, operatori portuali, sono tenuti ad avanzare proposte in quanto componenti e fruitori con diverse esigenze del "waterfront". Le forze locali, semplificando la tesi sostenuta dai due ricercatori del politecnico di Portsmouth, Riley e Shumer-Smith, possono essere di importanza vitale nella determinazione della scala e della natura di ristrutturazione e rivitalizzazione del porto, dal momento che esse devono dipendere da una forte amministrazione cittadina.

Si potrà così creare e sviluppare un unico quadro generale di progettazione relativo ai fattori dello sviluppo porto-città: economia, ambiente, tecnologie, normative e strategie. Non bisogna indulgere al pessimismo. In numerose città portuali sono stati affrontati e risolti magnificamente problemi ben più gravi di quelli esistenti a Brindisi. Occorre considerare che parlare dello sviluppo di un porto come area a sé stante è errato. Oggi si parla di gruppi o, meglio, di sistemi di porti coinvolti sia dall'economia che dalla politica internazionale, nazionale, regionale. Le seguenti proposte, pertanto, vanno inquadrare in un contesto più ampio, per evitare anacronistiche competizioni tra i porti.

Nel 1987 abbiamo formulato una prima proposta, pubblicata ed inviata al sindaco: un piano di viabilità per la città di Brindisi. Avanziamo, ora, questa seconda proposta, che si integra con la prima, per Brindisi negli anni 2000.

Riassumiamo i nostri studi in queste poche pagine, che abbiamo cercato di rendere semplici e comprensibili per tutti. Ci auguriamo, in tal modo, di offrire il nostro contributo per migliorare e rendere più vivibile la città.

ARGOMENTI TRATTATI

- IL PORTO DI BRINDISI
- PREGI DEL PORTO DI BRINDISI
- INTERMODALITA' DEI TRASPORTI:
 - a) RETE AUTOSTRADALE
 - b) TRASPORTO AEREO
 - c) TRASPORTO FERROVIARIO
 - c1) ASSE FERROVIARIO
 - c2) TERMINALI FERROVIARI DI BRINDISI E VALONA
 - c3) ATTUALE STAZIONE MARITTIMA
 - c4) TRAFFICO MERCI
- IL PORTO TURISTICO
- LE AREE PORTUALI DISMESSE
- I SERBATOI DELLA ZONA EX NAFTA
- L'IMPREDITORIA SALENTINA
- CONCLUSIONI

La libera circolazione delle merci comunitarie e la caduta delle frontiere dell'Est aprono prospettive nuove all'economia internazionale, purché si sappia prioritamente organizzare e razionalizzare il sistema dei trasporti.

La situazione politica nei Balcani pone il porto di Brindisi in una posizione strategica che potremmo definire di cerniera o di passaggio obbligato tra l'Europa, il Medio e l'Estremo Oriente. A partire dalla fine del 1992, inoltre, si è notato un notevole incremento dell'imbarco dei Tir nel porto di Brindisi per l'impossibilità di utilizzare le vie della ex Jugoslavia.

IL PORTO DI BRINDISI

Non è opportuno ricordare la funzione storica, non certo casuale, ed il ruolo che ha avuto il porto di Brindisi sin dall'antichità. Ci preme però richiamare la funzione che ha avuto Brindisi nella famosa "Valigia delle Indie", che univa Londra a Bombay.

Il ruolo svolto dal porto negli ultimi 90 anni ha esaltato, malgrado le varie occasioni di sviluppo mancate, l'importanza strategica non solo della città, ma dell'intera area pugliese.

La costruzione della diga di Punta Riso ha accresciuto enormemente la superficie dello specchio d'acqua portuale aprendo nuove prospettive, grazie anche alla profondità notevole dei fondali.

Negli anni passati, l'Enel ha ritenuto economicamente valida la realizzazione di un terminale transoceanico per lo scarico del carbone, da smistare poi verso le altre aree industriali italiane.

Ed è proprio la validità economica del progetto Enel che rilancia il porto di Brindisi non solo verso il Medio Oriente, ma verso tutte le aree del mondo. Ci si chiede, infatti, perché un terminale transoceanico possa essere ritenuto valido per il carbone, economicamente povero, e non per le altre merci, economicamente ricche. In altre parole, in presenza di una diversa volontà politica, il porto di Brindisi dispone di tutti quei requisiti e potenzialità per costituire per il Sud Europa e per i Paesi dell'area mediterranea ciò che il porto di Rotterdam rappresenta attualmente per l'Europa.

Tutto questo è confortato anche dalle varie

proposte, formulate nel tempo da società nazionali ed internazionali, per realizzare vari progetti di sviluppo del traffico merci.

Non bisogna dimenticare che nessuna compagnia portacontainer italiana risulta nella classifica mondiale delle prime 20, che dall'Estremo Oriente, attraverso Suez, preferiscono raggiungere da Gibilterra il porto di Rotterdam per scaricare le merci in Europa.

L'Assocombi, associazione che raccoglie le 24 aziende più significative del trasporto intermodale, stima in 400 mila i container destinati all'Italia che sbarcano annualmente nei porti del Nord Europa, a causa dell'inefficienza e degli elevati costi degli scali italiani. E' possibile evitare tutto ciò con un porto italiano attrezzato e in grado di caricare e scaricare merci.

Difficoltà di ogni genere hanno impedito uno sviluppo sistematico dei nostri porti, con danni incalcolabili per la stessa economia nazionale. Nel 1990, su un totale di 341 milioni di tonnellate di merci che hanno oltrepassato le frontiere italiane, 269 (pari al 79%) lo hanno fatto via mare.

Particolare attenzione merita anche il traffico passeggeri, soprattutto per gli anni futuri, se si consideri il prevedibile sviluppo turistico e crocieristico.

Si vanno sempre più intensificando, infatti, le crociere di breve durata e con porti di imbarco facilmente raggiungibili.

L'aeroporto di Brindisi si affaccia sul porto medio e ciò rende perfettamente integrabili i trasporti aerei con quelli marittimi.

Tale situazione logistica aeroportuale è già stata esaminata da alcune compagnie crocieristiche americane, che hanno valutato la fattibilità economica dell'utilizzo d'imbarco del porto di Brindisi. In altre parole i clienti, soprattutto americani, giungerebbero in aereo a Brindisi e si imbarcherebbero immediatamente sulle navi da crociera con tempi morti e tempi tecnici di imbarco ridotti al minimo.

PREGI DEL PORTO DI BRINDISI

Il porto di Brindisi, benevolmente favorito dalla natura, ha soltanto bisogno di essere intelligentemente e razionalmente salvaguardato,

sviluppato e sfruttato.

I suoi pregi non sono facilmente riscontrabili in altre parti del mondo.

Ricordiamoli:

1) **Sicurezza.** La sicurezza per le navi è nota fin dall'antichità. Tre sono i porti sicuri: Giugno, Luglio e Brindisi (*Tres esse in orbe portus Junii, Julii et Brundusii*). In questo porto, infatti le navi sono sempre così sicure come, per mare, nei mesi di giugno e luglio.

Tale sicurezza è aumentata con la costruzione della diga di Punta Riso.

2) **Ampia superficie portuale.** Ancora oggi il porto di Brindisi non è utilizzato al massimo delle sue potenzialità, mancando delle banchine e degli attracchi necessari. Vi sono, infatti, tratti del porto ancora allo stato naturale e, quindi, non utilizzati. Esistono ampie zone, persino già predisposte per lo stoccaggio delle merci a ridosso del porto medio, inutilizzate per tale scopo e abbandonate.

3) **Fondali naturali e profondi** che consentono l'attracco di navi di notevole capacità e pescaggio.

INTERMODALITA' DEI TRASPORTI

a) **Rete autostradale.** Il porto di Brindisi è collegato magnificamente alla rete autostradale nazionale ed internazionale. La superstrada Brindisi-Bari è già collegata, senza intralciare il centro abitato, direttamente con le banchine del porto esterno, del porto medio e del porto interno (basta prolungare via Enrico Fermi) con comode strade a quattro corsie che sono attualmente sottoutilizzate. Le ampie aree a ridosso delle banchine consentono la costruzione di eventuali parcheggi al servizio dell'imbarco.

Per il futuro non bisogna ipotecare definitivamente le aree a ridosso del porto con attività che possono benissimo essere installate in zone più interne. Il porto va adibito esclusivamente ai traffici marittimi (economicamente ricchi) ed in secondo ordine (ma limitatamente) a quelle attività industriali connesse alle esigenze degli imbarchi. Le aree a

ridosso delle banchine incominciano a scarreggiare e si rendono, pertanto, sempre più necessarie e più preziose.

E' opportuno insistere sul fatto che in tutti i progetti non sia compromessa la possibilità di riconvertire l'utilizzo futuro delle varie zone del porto in funzione delle nuove esigenze che potrebbero nascere. Sono da evitarsi quindi, nei limiti del possibile, le costruzioni a ridosso delle banchine ed eventuali ingombranti pontili fissi.

b) **Trasporto aereo.** Abbiamo già accennato che l'aeroporto di Brindisi si affaccia direttamente sul porto.

Le banchine dell'aeroporto e quelle dell'imbarco commerciale si fronteggiano nell'area portuale. Per passare via terra da una parte all'altra bisogna girare attorno alla città con un tempo necessario di circa venti minuti di auto. Il porto medio è collegato al porto interno dal canale Pigonati. In prospettiva, con la sdemanializzazione della zona ex Carbonifera (zona Posillipo) e se le esigenze lo richiederanno, per uno sviluppo razionale sarà possibile collegare i due tratti del canale, largo circa cento metri, con un tunnel sottomarino. Questa nostra proposta, impensabile fino a qualche anno fa, è facilmente attuabile ed economicamente fattibile con una nuova tecnica della Saipem-Tecnomare che, per decongestionare il traffico urbano di Napoli e di Genova, ha progettato lunghe tangenziali subacquee con manufatti prefabbricati dai costi molto interessanti. Si tratta di tunnel prefabbricati a terra, della lunghezza di 100-150 metri, che successivamente vengono portati sul posto, affondati, collegati l'uno all'altro e rinforzati. Pertanto, il breve tratto di larghezza del canale Pigonati può essere attraversato grazie a questa opera dai costi contenuti, ottenendo il risultato di collegare la zona portuale commerciale direttamente con l'area aeroportuale. I porti terminali di crociere, nelle poche ore tra lo sbarco dei vecchi e l'imbarco dei nuovi crocieristi, devono essere attrezzati nell'organizzazione dei trasporti per consentire i rapidi spostamenti di migliaia di persone verso aeroporti,

stazioni ferroviarie e parcheggi. E' superfluo sottolineare che un tunnel prefabbricato sotto il canale Pigonati agevolerebbe, anche e soprattutto, la circolazione automobilistica nella città di Brindisi e, tenendo conto del breve tratto interessato, si avrebbero costi di gestione quasi nulli.

Le rampe di accesso al tunnel, infatti, potrebbero essere realizzate in trincea a cielo aperto, con conseguente facile soluzione dei problemi di ventilazione e di sicurezza. La nuova base aeronavale ONU è raggiungibile dalla superstrada per Bari solo da una strada urbana: via Benedetto Brin, già insufficiente per il traffico cittadino. Il tunnel sotto il canale Pigonati consentirebbe alla base una via alternativa (soprattutto per le merci) senza disturbare l'abitato del quartiere Casale.

c) Trasporti ferroviari. Un discorso molto interessante del tutto particolare e nuovo riguarda i trasporti ferroviari.

Sono passati otto anni da quando il sistema di trasporti "alta velocità" è stato inserito nel Piano generale dei trasporti ed ha ottenuto il primo stanziamento previsto dalla legge finanziaria.

Questo sistema di trasporti, che fa parte di un programma più vasto (Piano direttore) elaborato dalle varie ferrovie nazionali e dall'Union Internationale des Chemins de Fer, è stato approvato dalla Commissione trasporti dell'unione europea e costituisce il punto di riferimento dei programmi nazionali di "alta velocità". In Europa sono così previsti, entro il 2010, la costruzione di 9000 chilometri di linee di nuova realizzazione, di linee attrezzate per velocità uguali o superiori ai 250 Km/h, la ristrutturazione di 15000 Km di linee attrezzate per una velocità di 200 Km/h, l'approntamento di 1200 Km di linee di collegamento.

Nel recente incontro di Atene i ministri ECOFIN hanno già dato il via operativo all' "alta velocità", individuando le linee più urgenti e approvando l'asse ferroviario del Brennero con un investimento di 10 miliardi di ECU. Quest'ultimo è tra i progetti prioritari di collegamento transeuropei e collegherà Milano con Varsavia.

In Italia con l'apertura del cantiere di Sgurgola Anticolana si è dato inizio alla linea Roma-Napoli, che consentirà il loro collegamento in un'ora di viaggio. L'Italia è presente in questa rete con 1300 Km di nuove linee, 1900 Km di linee da ristrutturare e 300 Km di linee di collegamento.

L' "alta velocità" va vista in un'ottica di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto.

Attualmente in Italia l'85% delle persone viaggia su strada contro il 12% su ferrovia, mentre il 63% delle merci viaggia su strada contro il 12% di quelle trasportate su ferrovia. Ed inoltre il rapporto strada/ferrovia è 6,2 in Italia contro il 2,5% della Francia ed il 2,2 della Germania.

Secondo i dati del Conto nazionale trasporti, 16000 Km di rete nazionale vengono impiegati per il 32% delle loro capacità per i passeggeri e per il 51% delle merci.

Brindisi, come si può osservare nella cartina allegata, rientra nella rete "alta velocità" con la linea "esistente da potenziare". Il progetto "alta velocità" serve a creare una rete efficiente di collegamento non solo tra le grandi città, ma anche tra i grandi impianti interportuali/portuali e tra i più importanti aeroporti nazionali. Come già descritto, non solo Brindisi è in una posizione geografica strategica, ma ha un aeroporto sicuro e di grandi dimensioni, che ha a disposizione persino banchine portuali (e per questo, tra l'altro, è stato scelto come base ONU). Il porto è di grandi dimensioni con fondali profondi, le aree portuali sono a ridosso delle banchine, vi sono ottime strade di collegamento e una rete ferroviaria fin sulle banchine. Ci sono, tutto sommato, le condizioni ottimali per lo sfruttamento delle sinergie possibili tra i vari sistemi di trasporto.

Condizioni che possono essere migliorate senza grossi interventi traumatici e, nel rispetto di tutti i vincoli ambientali, conseguentemente con un impatto ambientale contenuto. Per alcuni mesi dell'anno, il porto di Brindisi è collegato direttamente con Parigi, mentre a Surbo è stato da poco completato l'impianto per la manutenzione del famoso "Pendolino". L' "alta velocità", il raddoppio e

l'elettrificazione ormai in atto del tratto Lecce-Bari, agevoleranno ed accelereranno notevolmente, lungo tutta la linea adriatica, il trasporto ferroviario.

c1) Asse ferroviario Valona-Istanbul-Ankara. La situazione politica internazionale, la crisi in Jugoslavia, le aperture delle frontiere dell'Albania, la nuova situazione dell'Est aprono prospettive di sviluppo per le ferrovie fino a qualche anno fa impensabili.

E' possibile realizzare un asse ferroviario che colleghi Valona con Istanbul, Ankara e le relative derivazioni con le principali città della Grecia, del Montenegro, della Bulgaria e dei Paesi del Medio Oriente. I porti di Brindisi e Valona diverrebbero i due terminali portuali naturali tra la rete ferroviaria italiana e nord-europea con l'asse ferroviario Valona-Istanbul.

Si otterrebbe così l'effettivo collegamento tra tutte le capitali e le aree del Mercato Comune Europeo, dall'Inghilterra alla Turchia, realizzando una concreta unione europea.

L' "alta velocità", applicata alla linea ferroviaria adriatica ed all'asse Valona-Istanbul-Ankara, consentirebbe il collegamento rapido tra le varie capitali del Mercato Comune Europeo, che potrebbe essere concorrenziale ed alternativo persino al trasporto aereo.

c2) Terminali ferroviari di Brindisi e Valona. Il collegamento rapido tra le due sponde dell'Adriatico necessita di tempi di imbarco e sbarco ridottissimi e, per il traffico passeggeri, di una riduzione dei disagi esistenti.

Cosa che si può realizzare con l'imbarco diretto dei carri ferroviari su grandi traghetti veloci, come avviene sullo stretto tra Reggio Calabria e Messina. L'imbarco dei carri ferroviari, se da un lato comporta l'aumento di alcuni costi di traghettamento, dall'altro riduce i costi d'imbarco e di stazionamento nel porto e, soprattutto, i disagi per i passeggeri. Ciò ha come conseguenza un naturale sviluppo ed aumento della domanda dell'utenza tale da contribuire all'abbattimento dei costi stessi. L'imbarco traghetti-carri ferroviari e l'imbarco delle merci possono essere agevol-

mente ed economicamente realizzabili nella zona commerciale del porto medio di Brindisi.

Si possono utilizzare, infatti, i tronconi ferroviari esistenti collegati al raccordo ASI e costruire una stazione marittima per agevolare tali servizi.

Potrebbero, quindi, attraccare i moderni traghetti di grandi dimensioni, che non possono operare nel ristretto specchio d'acqua del porto interno. Ricordiamo, se può essere necessario per migliorare gli attracchi, il vecchio progetto del prof. Ferro.

c3) L'attuale stazione marittima costituisce il punto critico del "waterfront". La città soffre a causa dell'attuale linea ferroviaria marittima e della stessa stazione marittima. Quest'ultima potrebbe diventare scalo terminale per le crociere con parte dell'area occupata dalla linea ferroviaria a sosta per i pullman in servizio da e per l'aeroporto. Potrebbe essere conservato un solo binario da utilizzare per lo sviluppo della linea metropolitana cittadina.

Prossimamente, infatti, entrerà in funzione la linea metropolitana Brindisi-Mesagne delle ferrovie dello Stato. La nuova stazione marittima, al servizio degli attuali attracchi dei traghetti, è da localizzare nella zona ex nafta, come già proposto dall'Associazione "Brindisi prodest", ma con ingresso per le auto direttamente dal prolungamento di via Enrico Fermi verso il mare. Il collegamento con la stazione centrale avverrebbe con i binari ferroviari esistenti, che raggiungono i vecchi capannoni ex Montedison.

La stazione marittima già descritta, al servizio dell'imbarco carri ferroviari e merci, localizzata nel porto medio, verrebbe collegata alla stazione centrale, sempre con il raccordo ferroviario dell'ASI.

c4) Traffico merci. Il futuro dell'Italia e dell'Europa unita si giocherà sul trasporto delle merci ed in particolare sul trasporto intermodale che sta registrando un ritmo di crescita del 20% annuo. Raddoppiato nell'ultimo quinquennio, risulta più che triplicato rispetto a dieci anni fa.

In Italia sono già 28 i terminali in grado di far fronte al trasferimento di carico tra strada e rotaia, che tra l'altro offrono il vantaggio di essere l'unico sistema esentato dai documenti doganali nell'attraversamento dei Paesi terzi.

C'è da ricordare, in riferimento a quanto è stato detto, l'eccessivo dislivello esistente in Italia tra trasporto ferroviario e trasporto su gomma. Questo squilibrio fa sì che in Italia Tir e furgoncini smaltiscono ben 180 tonnellate per chilometro contro i 160 della Germania, i 135 della Spagna, i 110 della Francia e i poco meno di 100 della Gran Bretagna.

Il futuro colmerà tali squilibri. E' quindi supefluo sottolineare che ampie prospettive si aprono anche per il trasporto merci ferroviario. Uno studio specifico potrà stabilire, dal punto di vista economico, il miglior sistema di traghettamento Brindisi-Valona, considerata anche la vicinanza della costa albanese. Certamente l'attuale stazione marittima non potrà essere utilizzata, per mancanza di aree circostanti, per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci.

I difetti (se così li possiamo definire) dei porti moderni sono legati al grande consumo di spazi sia terrestri che di specchi d'acqua, alla competizione per l'uso del suolo portuale, allo sviluppo delle aree portuali, alle industrie localizzate vicino alle banchine e non direttamente collegate con le attività portuali, al rinnovamento delle aree del "waterfront". Le tipologie e la portata delle navi ha emarginato molti porti rispetto ad alcune categorie di traffico, attivando una forte domanda di terminali più estesi in aree non ancora edificate e dotate di accessi più profondi.

La movimentazione dei carichi richiede spazi spesso oltre i confini delle zone portuali tradizionali, esigendo in alcuni casi bacini artificiali esterni e aree separate e specializzate per le diverse attività.

Tutto questo ha accelerato la separazione dell'uso urbano e dell'uso portuale del suolo e delle rispettive funzioni. Tale tendenza è evidente a Marsiglia.

L'estensione all'Etang de Berre nel 1919 ed a Fos nel 1965 della giurisdizione portuale di Marsiglia testimonia il processo di trasformazione della città-porto. Il complesso di Fos è l'esempio di un importante fenomeno internazio-

nale: un'area marittima di sviluppo industriale: MIDA (Maritime Industrial Development Area), frutto della pianificazione integrata dei progetti di sviluppo portuale e di espansione industriale. L'area portuale industriale di Fos ha collocato il complesso Marsiglia-Fos al primo posto nella graduatoria dei porti francesi e, dopo, Rotterdam, al secondo posto in quella europea. La MIDA di Fos è stata descritta come "uno dei più vasti cantieri di rinnovamento litoraneo", in cui industrie di vario tipo ed operazioni portuali hanno creato un aumento considerevole dell'occupazione.

Il concetto MIDA indica anche l'avanzamento dei processi di separazione delle funzioni portuali e urbane. Nell'Europa nord-occidentale esempi di questo fenomeno si riscontrano ad Anversa, Rotterdam e Zeebrugge, mentre nel Medio Oriente e in Giappone sono stati realizzati portuali su isole artificiali. A Brindisi la costruzione della centrale termoelettrica di Cerano, con la realizzazione del nastro trasportatore che da Costa Morena arriva fino a Cerano, ha di fatto individuato ed attivato una zona MIDA delimitata a Nord dal porto, ad Ovest dalla ferrovia Brindisi Lecce, a Sud dalla centrale Enel di Brindisi Sud. Un'area da salvaguardare per le esigenze dei traffici portuali ed industriali, da valorizzare con la previsione di strade, linee ferroviarie e metropolitane "corridoi" per nastri trasportatori da e per le banchine portuali.

Le aree ad Est della stazione di Tutturano sono ideali per trasferire il centro intermodale di Bozzano, che è imbottigliato nella città e che non potrà coesistere con le esigenze future sia dei trasporti sia del centro abitato.

Per superare l'angusto tracciato ferroviario esistente in città e per evitare gli attuali disagi, sarebbe opportuno prevedere a lungo termine, soprattutto per il trasporto merci, un collegamento ferroviario tra le stazioni di Tutturano e Restinco, passante ad Ovest della città. Sempre a lungo termine non si possono escludere a priori nuovi attracchi e nuovi specchi d'acqua individuabili, per esempio, a Sud della diga di Trapanelli e nella baia di Cerano. Attualmente, per il breve e medio periodo, il porto medio e le ampie aree esistenti a ridosso delle banchine in

via di completamento a Costa Morena, sono sufficienti per uno scambio intermodale: ferrovia, trasporto su ruota e trasporto marittimo. In definitiva, nel porto medio verrebbero a coesistere l'imbarco passeggeri per Valona con i carri ferroviari ed il trasporto merci e dei Tir. Nel porto interno l'imbarco passeggeri e auto ed il terminale crociere

IL PORTO TURISTICO

Nel quadro generale di sviluppo non va trascurata la realizzazione del porto turistico bloccato fino ad ora solo ed esclusivamente da motivi politici. Ricordiamo che, all'inizio degli anni 70, grosse società canadesi volevano investire capitali nel porto turistico per inserirlo, tra l'altro, in un interessante circuito internazionale che avrebbe utilizzato anche lo scalo aeroportuale.

Il porto turistico potrebbe avere nel Mediterraneo centrale ciò che rappresenta nel Mediterraneo occidentale il porto turistico di Palma di Maiorca.

In altre parole Brindisi potrebbe essere punto di ormeggio delle imbarcazioni turistiche di utenti residenti, oltre che in Italia, in Centro e Nord-Europa. La richiesta di tale utenza nascerebbe dal rapido raggiungimento del punto d'imbarco anche per brevi fine settimana.

Dove localizzare il porto turistico? Riteniamo che dovrebbe ruotare intorno al Castello Aragonese, utilizzando lo specchio di mare che, partendo dall'ingresso del porto medio, è limitato dall'isola di Forte a mare e dalla diga di Punta Riso nel porto esterno (è zona difficilmente utilizzabile diversamente). Nel porto medio si utilizzerebbe tutta la costa, che dal castello di Forte a Mare e lungo tutta l'isola di S. Andrea giunge fino alla diga foranea della Sciaia. Si ricaverebbero oltre due chilometri di banchine senza considerare i pontili mobili e i pochi pontili fissi, strettamente indispensabili. Il vantaggio rispetto ai vecchi progetti è quello di evitare o limitare nel porto medio l'uso di pontili fissi che, a parte i maggiori costi, ipotizzano irreversibilmente ed ingiustificatamente le esigenze future del porto stesso. L'attuale sede della Lega Navale non va eliminata, ma ampliata nei limiti consentiti ed utilizzata soprattutto per le barche di piccole dimensioni e per l'uten-

za locale. E' chiaro che così si otterrebbero due approdi turistici, non svincolati l'uno dall'altro, ma che potrebbero integrarsi ed ampliarsi con supporti a terra, utilizzando, ad esempio, il Castello Aragonese di Forte a Mare ed il collegio "Tommaseo".

Quest'ultimo potrebbe diventare in parte parco pubblico con i relativi servizi ed in parte albergo al servizio del porto turistico ed eventualmente sede della Lega Navale. La Lega, in collaborazione con enti pubblici e, soprattutto, con la partecipazione di operatori economici locali, potrebbe gestire anche l'uso e le attività da svolgere nel Castello Aragonese, inserito naturalmente in un circuito turistico internazionale.

LE AREE PORTUALI DISMESSE

La zona ex nafta, i capannoni ex Montedison, la zona Posillipo, le Sciabiche insieme ai già citati collegio navale "Tommaseo" e Castello Aragonese, rappresentano le aree del "waterfront" brindisino che devono essere diversamente rivitalizzate per il miglioramento sociale e della vivibilità dell'intera area portuale.

Il recupero delle aree portuali dismesse per uso sociale e ricreativo è già stato fatto in diversi porti del mondo. L'esempio più noto è l'area del Fisherman's Warf di San Francisco, dove vasti magazzini abbandonati sono stati riconvertiti in attraenti centri di acquisto, in grado di attirare residenti e visitatori. Ma molti altri esempi ci sono offerti da Seattle, Baltimora, Toronto e Vancouver. A Marsiglia il Vieux Port è destinato alla navigazione da diporto.

Occorrono, quindi, fantasia e proposte. Ed allora, perché non far rivivere le Sciabiche favorendo la nascita di ristoranti e locali tipici, trasferendo così in sedi più confortevoli gli antiestetici ristori ambulanti esistenti? L'intera zona delle Sciabiche è facilmente controllabile dalle forze dell'ordine per garantirne la tranquillità e la sicurezza. Si trova a ridosso del centro storico, è utilizzabile anche dai turisti, è vicina al mare nel punto più suggestivo del porto.

La zona Posillipo potrebbe essere accorpata al piazzale del monumento al Marinaio per creare un unico parco pubblico con verde attrezzato e con il bel monumento a Virgilio, oggi



sacrificato nei giardini di Piazza Vittorio Emanuele, lungo la riva del canale Pigonati, quasi a salutare chi arriva e chi parte.

I SERBATOI DELLA ZONA EX-NAFTA

Secondo gli accordi in corso tra la marina militare ed il Comune, i serbatoi della zona ex nafta dovrebbero essere trasferiti in una parte defilata dell'isola di S. Andrea.

La zona ex nafta potrà così essere valorizzata per i servizi portuali, trasferendo, come proposto dall'Associazione "Brindisi prodest", la nuova stazione marittima.

L'IMPRENDITORIA SALENTINA

In questo quadro è facile comprendere (ed è come scoprire l'acqua calda) che Brindisi è un'area di *business*. Con la caduta delle barriere commerciali fra i Paesi della CEE si è avuta una rivoluzione dei commerci che ha comportato nuove strategie soprattutto nell'immagazzinamento e nel trasporto delle merci: niente più tempi morti nei magazzini e sulle banchine dei

porti. Fiat, Benetton, Barilla, Parmalat hanno raggiunto già enormi economie di gestione, riprogettando i tempi di consegna, pianificando sistemi di imballaggio e stoccaggio, carico, scarico e trasporto delle merci. Questa rivoluzione si è avuta grazie alla "logistica" (derivata direttamente dall'organizzazione militare), che è un nuovo modo di operare affinché i materiali, le materie prime, i prodotti finiti pervengano al posto giusto al momento giusto ed a costi ragionevoli. La logistica è entrata nell'industria degli Stati Uniti negli anni Sessanta ed ha avuto un notevole impulso con lo sviluppo della informatica e della telematica.

E', quindi, l'arma vincente per conquistare nuove utenze e nuovi mercati. Brindisi è al centro dei trasporti non solo dei Paesi Cee, ma anche dei Paesi mediterranei ed orientali ed oggi osserva, indifferente ed apatica, tutto ciò che avviene nel proprio territorio. I traffici con la Grecia sono quasi interamente gestiti dalle compagnie straniere in un caos che sembra predisposto allo scopo: servitù militari annose che vincolano i traffici, carenza di rampe d'imbarco, viabilità inadeguata, assenza di parcheggi, ser-

vizi inesistenti o quanto meno lacunosi, traghetti spesso piccoli e obsoleti. Da anni si tengono riunioni e convegni sull'argomento, ma non migliora mai nulla. Così i Tir sostano sulle banchine e, pericolosamente, lungo le strade cittadine, i turisti in transito sostano sotto il sole in assenza di alberghi diurni e di servizi vari e con il timore dei furti ricorrenti. I turisti cercano, quindi, di rimanere quanto meno possibile in città, che a sua volta è assediata dal traffico portuale senza trarne alcun beneficio.

A far la parte del leone, se così si può dire, sono nel settore passeggeri le compagnie elleniche. Nel settore merci varie, invece, è una società, la Cemat, di proprietà per il 35,5% delle ferrovie dello Stato e per il 66,5% di privati, operante nel centro intermodale di Bozzano. In questo quadro l'imprenditoria brindisina (e salentina in generale) è del tutto assente, anzi sembra quasi inconsapevole dell'esistenza della "miniera porto". Ma bisogna attivarsi e guardare al "sistema porto" nella sua globalità con idee chiare e risorse economiche solide; evitare progetti parziali, slegati, confusionari, privi di valutazioni economiche e di prospettive di sviluppo. Bisogna creare infrastrutture portuali ed a terra, puntando sulla "logistica" in senso più ampio senza lasciare vuoti che, altrimenti, sarebbero occupati da altri o che andrebbero a vantaggio di altri porti. L'imprenditoria salentina:

1) deve prendere coscienza del proprio ruolo, delle proprie capacità e delle proprie potenzialità che non sono poche;

2) deve unire le proprie risorse, soprattutto economiche, per costituire delle società di operatori multimodali di trasporto detti MTO (Multimodal Transporter Operator), assumendo dirigenti di provata competenza nel settore trasporto e turistico, eliminando il fallimentare "fai da te"; offrire di conseguenza dei servizi efficienti e concorrenziali con altri porti;

3) studiare a fondo le potenzialità dell'intera area salentina; sviluppare i vari progetti di massima, come quelli sopra indicati; valutarli economicamente e produrre di conseguenza

dei progetti esecutivi da sostenere sia a livello politico nazionale che internazionale;

4) stipulare accordi e partecipazioni con primarie società ed enti nazionali ed internazionali e, prima fra tutte, le ferrovie dello Stato, le varie società ad esse collegate, le ferrovie greche ed albanesi;

5) investire innanzitutto sul porto di Brindisi, creando una efficiente area MIDA con infrastrutture a mare ed a terra attraverso una moderna "logistica"; e, successivamente, coinvolgere i porti di Bari, Taranto, Otranto, Gallipoli, di Albania e Grecia, diversificandoli nei vari settori e specializzazioni;

6) recuperare i ritardi per una serie di approdi turistici lungo le coste del Salento e lungo le coste albanesi e greche, coinvolgendo *tour operator* nazionali ed internazionali.

La volontà politica, la bontà dei progetti e le risorse finanziarie sono gli elementi primari per poter operare bene.

Le idee e gli stimoli non mancano.

Ultimamente l'Associazione "Brindisi prodest" diretta da Franco Palma, sempre sensibile ai problemi della città, ex presidente dell'associazione industriali e profondo conoscitore dei problemi dell'imprenditoria brindisina, ha prodotto un nuovo progetto della stazione marittima nella zona ex nafta. Tale proposta può costituire per il mondo politico-economico un utile stimolo per intraprendere scelte più concrete e significative.

In una recente intervista a "Quotidiano di Lecce", un imprenditore salentino del calibro di Adelchi Sergio, fondatore e titolare del calzaturificio "Adelchi" di Tricase, seconda azienda del settore in Italia con 1.300 dipendenti, ha detto giustamente: "... il Sud non *decollo*, perché gli manca il coraggio. Il coraggio di credere in se stessi. Se ci mettiamo insieme e facciamo sentire la voce grossa, qualche risultato certamente lo otterremo. Dobbiamo però stare insieme e lottare insieme".

Ed ancora: "Siamo noi che dobbiamo crescere con le nostre risorse". Per concludere: "E' necessario che noi grandi imprenditori del territorio ci sediamo intorno ad un tavolo e insieme

discutiamo e progettiamo. Solo così *decolleremo*. Il problema è metterci insieme. Io lanciao l'invito. Chi vuole mi risponda".

I tempi sono ormai maturi per prendere coscienza e consapevolezza. Incertezza, ritardi ed egoismi possono pregiudicare questa sfida per gli anni 2000.

CONCLUSIONI

Queste proposte si integrano con quelle da noi formulate nel 1987 nel progetto di viabilità della città di Brindisi: proposte e progetti che non richiedono enormi investimenti immediati, ma che utilizzano quanto la Provvidenza ha donato alla nostra città. Non pregiudicano neppure gli sviluppi e le esigenze mutabili nel

tempo e non richiedono interventi fortemente traumatici sul territorio.

Riteniamo che la loro realizzazione possa creare importanti occasioni di sviluppo economico, prevedibili anche se non quantizzabili, allo stato attuale, nella loro globalità.

Le sinergie dei trasporti, la posizione geografica della città e della Regione Puglia, il clima decisamente favorevole possono essere elementi trainanti di originali iniziative e nuove forme di sviluppo. Occorrono volontà politica e attivismo imprenditoriale pubblico e privato, nazionale e straniero.

Siamo certi che il ritorno economico, attualmente limitato a lodevoli quanto scarse iniziative singole, svincolate dal contesto generale, è non soltanto occasione di sviluppo della nostra città, ma anche miglioramento dei livelli socio-occupazionali dell'intera Regione Puglia.

