

Dal sistema urbano portuale al nuovo PRP di Brindisi

Negli ultimi anni, a partire da una rinnovata sinergia con la città e la sua amministrazione, il porto di Brindisi, all'estremo oriente del mezzogiorno d'Italia, tende a diventare il soggetto di una strategia di sviluppo e di occupazione sostenibile, riacquistando la capacità di pensarsi da sé con la propria soggettività e la propria autonomia. Troppo spesso, nel recente passato, Brindisi è stata studiata, analizzata e programmata da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterni, polo petrolchimico negli anni '60, polo energetico negli anni '90. "L'industrializzazione forzata" degli anni '60, che ha visto Brindisi diventare polo chimico ed energetico (né per vocazione né per sua scelta) e che ha visto nel Mezzogiorno d'Italia la costruzione di tante "cattedrali nel deserto", ha avuto gli esiti noti a tutti.

Le politiche di risanamento ambientale del governo italiano degli anni '90 hanno individuato le "aree a rischio ambientale" del Mezzogiorno proprio dove negli anni '60 erano stati individuati i poli dell'"industrializzazione forzata".

Il porto interno di Brindisi, con i due seni di levante e ponente, richiama il concetto di waterfront quale piazza d'acqua alla scala urbana. Tale idea viene ripresa nella strategia del processo interpretativo che mira a cogliere le dominanti ambientali, gli elementi direttori nella costruzione di un nuovo rapporto tra la città e il suo porto. Quello di cui ha bisogno il porto di Brindisi in questo particolare periodo storico è di ripensare il proprio ruolo e le proprie strategie, esaltando le notevoli potenzialità infrastrutturali, posizionali e ambientali, tuttora sottoutilizzate e continuamente messe in discussione da scelte settoriali schizofreniche, operate ai vari livelli di governo del territorio che mai hanno "utilizzato" la contiguità tra porto e aeroporto, che rappresenta una enorme risorsa.

La Variante al Piano Regolatore Portuale

A partire dal 2002, si è avviato in seno all'Autorità Portuale di

From the Urban Port System to the New PRP of Brindisi

In recent years, on the basis of a renewed synergy with the city and its administration, the port of Brindisi, the extreme eastern point of southern Italy, has sought to become the subject of a strategy for development and sustainable employment, retrieving the capacity to think on its own with its own subjectivity and its own autonomy. Too often, in the recent past, Brindisi has been the object of studies, analysis and programs dictated by a philosophy and an idea of development imposed from the outside, the oil and chemical industry in the '60s, the energy industry in the '90s.

"The forced industrialization" of the Sixties, when Brindisi became a chemical and energetic hub (neither by choice or vocation) and southern Italy built its many "cathedrals in the desert", produced the results that lie before our eyes.

The policies of environmental requalification enacted by the Italian government during the '90s identified the "areas environmentally at risk" in the south as precisely the same areas that had been chosen during the '60s as the centers for "forced industrialization".

The interior port of Brindisi, with its two eastern and western basins, recalls the concept of the waterfront as a city square on the water, at an urban scale. This idea is repeated in the strategy for the interpretation process, which seeks to understand the dominant environmental factors and the guiding elements for the construction of a new relationship between the city and its port.

What the port of Brindisi needs during this particular historic period is to rethink its own role and its own strategies, culti-

vating its remarkable potential in terms of infrastructure, location and environment, all of which have been heretofore underutilized and continuously cast doubt upon by schizophrenic sectorial choices, made at various levels of government on the territory, and have never "exploited" the contiguity between the port and the airport, which represents an enormous resource.

The Variant to the Master Plan for the Port

Starting in 2002, the Port Authority of Brindisi initiated a modern, pro-active process of coordination and planning, that has adopted the issue of port and urban requalification as the primary objective of the port government's policy, to stimulate the participation and cooperation of institutional subjects in an active and integrated planning process. A process of strategic planning was gradually elaborated in which the various programs carried forward by the Port Authority, such as for example the Variant to the City Plan for the Port of Brindisi or the Urban Port System, were understood not as circumscribed occasional funding episodes, but as medium term instruments for a unitary requalification strategy that tends to become an increasingly ordinary activity, by defining a new Master Plan for the Port that will interact with the airport master plan and with national and regional energy policies, based on an institutional understanding with local authorities.

The Variant to the PRP (Master Plan for the Port) regarding the design for the construction of five new docks for the

Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi
 Veduta del porto di Brindisi
 The variant to the Master Plan for the Port of Brindisi
 View of the port of Brindisi



ferry boats and the Ro-Ro at Sant'Apollinare, has a direct corollary in the need to physically connect the site of Sant'Apollinare with the wharves and port area of Costa Morena - Punta delle Terrare, by building a circulation system compatible with the intensity of vehicular traffic flows.

In the intermediary port zone between the areas in question, the existence of the archaeological zone of Punta della Terrare, where the Sovrintendenza per I Beni Archeologici has found important traces of Neolithic settlements, is notorious.

The programs of the Port Authority include the promotion of the protohistorical village of Punta delle Terrare, which bears witness to how for over three thousand three hundred years, the Port of Brindisi has been the theatre for encounters and exchanges between different peoples, and that this historical continuity represents a heritage on which to continue to cultivate the dialogue between the civilizations that generated it.

The Urban Port System

If, on the one hand, the first factor to deal with in the port requalification strategy

was to reclaim the historical and cultural identity of the places and of the port, as well as the high level urban functions and where to locate them, the second factor on the other hand, which must still in part be dealt with, is that of the infrastructure system and in particular issues of intermodality and accessibility, a review of the "military rights-of-way", the abandoned areas and the enormous potential conferred to the port of Brindisi from its physical contiguity with the airport, in addition to its position as the intersection point between two "European Corridors": the Adriatic corridor and Corridor 8. The Port Authority of Brindisi decided many years ago, in agreement with the City, to choose the Urban Port System as the territorial area to transform because of the planning and strategic importance of this system compared to the rest of the territory of Brindisi.

Though it is true that the renaissance of the city of Brindisi cannot depend only on the requalification of its port, it is also naive to believe that it is possible to enact a strategy of requalification and sustainable development for the city and the territory of Salento without a strong and historically recognized potential such as that represented by the Port.

The attempt that was being made by defining the territorial framework of the Urban Port System was to move from planning by different administrative levels (Port Master Plan, the General Zoning Plan for the city, the Territorial Plan for the Industrial Area, the Operative Port Plan etc.) to planning by areas that could be circumscribed in relation to problems and relationships of a horizontal nature. Such a strategic approach to urban-port policy implies the need to focus in a selective manner on territorial areas and concrete problems instead of vaguely defining objectives and plans that are too often generalized, abstract and sectorial.

The feasibility study currently in progress, comprehensive of planning dossiers, can become an instrument that reveals the stakes involved in the transformation of the city and makes them concrete, enriching the decisional context with images and proposals that can interact from the very beginning with the multiple interests at hand, without unnecessary subordination.

The Urban Port System includes both the 1st Program Agreement underwritten with the Italian Navy (that includes relinquishing the former POL Area) and the 2nd Program Agreement with the Italian Navy (currently in progress, it includes relinquishing the former Carboniera and the Island of Sant'Andrea). In addition there is the Innovative Program on Urban Matters as outlined in the Protocol Agreement underwritten June 30 2004 between the City of Brindisi, the Port Authority, the RFI, the Ministry of Infrastructure and Transportation and the Puglia Regional Government. Within the context of the Innovative

Program on Urban Matters, the railway line along Via del Mare will be abandoned, allowing the requalification of the entire area of the Seno di Levante, and opening new possibilities for requalification at an urban and port scale.

Towards the New Port Master Plan

Often in configuring the relationship between the city and the port, the future of city and port tends to be defined in terms of regulation rather than exploration; the questions that often prevail concern the control of building ratios and volumes of traffic, largely ignoring the quality and the possible negative impact on the urban environment.

The responsibility of the projects, of their image and their future potential in general is to advance the debate about the role of the port and its relationship with the city, enriching the collective imaginative of the resident community, of images and impressions that realistically explore the field of possible futures, sounding out the capability of the places to absorb the various functional projects and the consequent urban roles of the parts.

In particular, in a zone with a serious environmental risk factor such as the area of Brindisi, the challenge of environmentally sustainable development once again raises the question of the short and long term results of any action for transformation, bringing the issue of the future to the core of strategic policy. There is thus a need for greater openness to participation and to the exploration of "common knowledge" in the resident community, overcoming the narrow confines of daily experience and allowing problems of a cultural, behavioral and bureaucratic institutional nature to emerge, problems that obstacle the development of virtuous processes even in the presence of a "theoretically" shared vision of the problems that need to be faced. This participation and a close institutional collaboration between the city and its port must be the point of departure for defining the guidelines of the new Port Master Plan for the Port that designs the role of the port for the near future. In order to advance the debate, we present the "planning images" of two prospects for the future based on the present needs and potential: a) Distripark and the new energy port;

Brindisi un processo di coordinamento e di pianificazione moderno, promozionale, attivo, assumendo il tema della riqualificazione urbana e portuale come obiettivo prioritario della politica di governo del porto incentivando la partecipazione e la cooperazione dei soggetti istituzionali per una programmazione attiva ed integrata. Si è gradualmente impostato un discorso di pianificazione strategica dove i vari programmi portati avanti dall'Autorità Portuale, quali ad esempio la Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi o il Sistema Urbano Portuale, sono intesi non come momenti occasionali e circoscritti legati ad occasioni di finanziamento, ma come strumenti di medio periodo di una strategia unitaria di riqualificazione che tende a diventare sempre più attività di carattere ordinario, attraverso la predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale che dovrà interagire sia con il master-plan aeroportuale che con le politiche energetiche nazionali e regionali, a partire da una intesa istituzionale con gli enti locali.

La Variante al Piano Regolatore Portuale concernente la progettualità connessa alla realizzazione dei cinque nuovi approdi per le navi traghetto e Ro-Ro di Sant'Apollinare, reca quale corollario diretto la necessità di congiungere fisicamente, attraverso la realizzazione di una viabilità compatibile con l'intensità dei flussi di traffico veicolare, il sito di Sant'Apollinare con gli accosti e l'area portuale di Costa Morena-Punta delle Terrare.

Nella zona portuale mediana tra i due ambiti in questione è nota l'esistenza della zona archeologica di Punta delle Terrare, ove sono state rinvenute dalla Sovrintendenza per i Beni Archeologici importanti tracce di insediamenti neolitici.

Nei programmi dell'Autorità Portuale vi è la valorizzazione del villaggio protostorico di Punta delle Terrare che testimonia come da oltre tremilatrecento anni il porto di Brindisi è anche teatro di incontri e di scambi di popoli diversi e che tale permanenza stori-

ca rappresenta un patrimonio su cui continuare a coltivare il dialogo tra le civiltà che l'hanno generata.

Il Sistema Urbano Portuale

Se, da un lato, il primo aspetto affrontato nella strategia di riqualificazione del porto è stato quello del recupero dell'identità storico-culturale dei luoghi e quello delle funzioni portuali e urbane di alto livello e delle loro localizzazioni, dall'altro lato il secondo aspetto, in parte ancora da affrontare, è quello del sistema infrastrutturale ed in particolare dell'intermodalità ed accessibilità, rivedendo le "servitù militari", le aree dismesse e le enormi potenzialità che derivano al porto di Brindisi dalla contiguità fisica con l'aeroporto, oltre che dall'essere il punto di intersezione di due "corridoi europei": il corridoio adriatico ed il corridoio 8. L'Autorità Portuale di Brindisi ha deciso già da tempo, di concerto con il Comune, di puntare sul Sistema Urbano Portuale come ambito territoriale da trasformare proprio per la rilevanza urbanistica e strategica di tale sistema rispetto a tutto il territorio brindisino.

Se è vero che non si può attendere che la rinascita della città di Brindisi derivi solo dal rilancio del suo porto, risulta però difficile pensare di poter avviare una strategia di riqualificazione e sviluppo sostenibile della città e del territorio salentino, privandosi di una così forte e storicamente riconosciuta potenzialità come quella portuale.

Il tentativo che si vuole attuare, attraverso la delimitazione dell'ambito territoriale del Sistema Urbano Portuale, è quello di passare da una pianificazione per livelli amministrativi diversi (Piano Regolatore del Porto, PRG della città, Piano Territoriale dell'area industriale, Programma Operativo Portuale etc.) a una pianificazione per ambiti circoscrivibili in rapporto a problemi e relazioni di natura orizzontale.

Tale approccio strategico alla politica urbano-portuale implica il focalizzarsi in modo selettivo su ambiti territoriali e problemi concreti invece che su vaghe definizioni di obiettivi o di piani spesso generali, astratti e settoriali.

Lo studio di fattibilità che si sta realizzando, arricchito di schede progettuali, può diventare lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione della città, arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo, senza indebite subordinazioni.

Il Sistema Urbano Portuale rappresenta quindi la priorità assoluta nei programmi dell'Autorità Portuale d'intesa con l'Amministrazione Comunale di Brindisi in una strategia di rinascita urbana e di rinnovato rapporto tra la città ed il porto.

Nel Sistema Urbano Portuale confluiscono sia il 1° Accordo di Programma sottoscritto con la Marina Militare (che prevede la dismissione dell'Area ex POL) che il 2° Accordo di Programma con la Marina Militare (in itinere, che prevede la dismissione dell'ex Carboniera e dell'Isola di Sant'Andrea). Vi è inoltre il Programma Innovativo in Ambito Urbano di cui al Protocollo d'Intesa sottoscritto il 30/06/04 tra il Comune di Brindisi, l'Autorità Portuale, la RFI, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Puglia.

Nell'ambito del Programma Innovativo in Ambito Urbano è previ-

sta la dismissione della linea FS lungo via del Mare che renderà possibile la riqualificazione dell'intera area del Seno di Levante, aprendo nuove possibilità di riqualificazione alla scala urbana e portuale.

Verso il nuovo Piano Regolatore Portuale

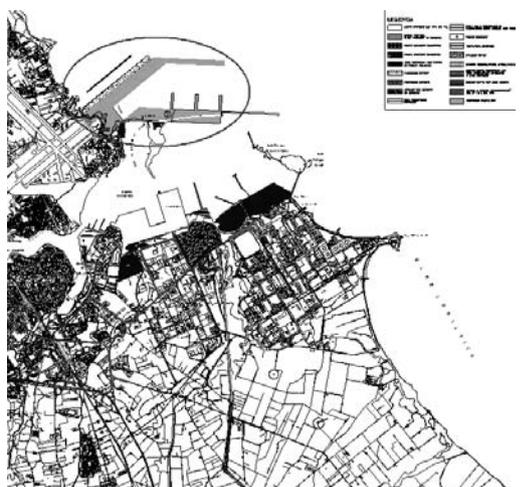
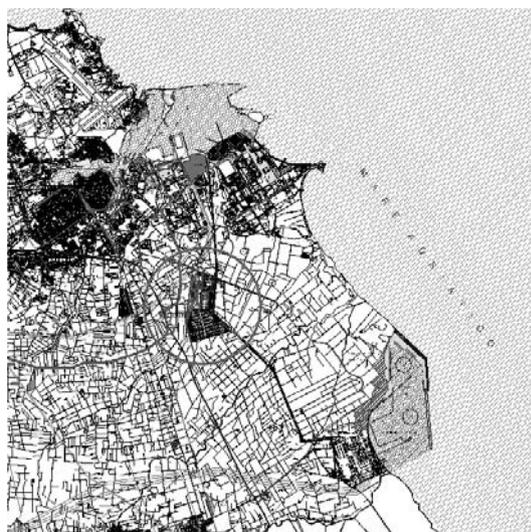
Molte volte nell'impostare il rapporto tra la città e il porto, il futuro della città e del porto tende ad essere definito più in termini normativi che esplorativi; spesso prevale la questione del controllo degli indici edilizi e dei volumi di traffico ignorando largamente la qualità e i possibili impatti negativi sull'ambiente urbano.

Il compito dei progetti, delle loro immagini e delle possibilità future in generale è quello di far progredire il dibattito sul ruolo del porto e del suo rapporto con la città, arricchendo l'immaginario collettivo della comunità insediata, di immagini e prefigurazioni che esplorano con realismo il campo dei futuri possibili, sondando la capacità dei luoghi di accogliere i diversi progetti funzionali e i conseguenti ruoli urbani delle parti.

In particolare, in area dichiarata ad alto rischio ambientale come quella brindisina, la sfida di uno sviluppo ambientalmente sostenibile ripropone il problema degli esiti a breve e lungo periodo di qualunque azione trasformativa riportando il tema del futuro al centro della strategia politica. Occorre quindi una maggiore apertura alla partecipazione ed alla esplorazione del "sapere comune" della comunità insediata, travalicando gli angusti confini dell'esperienza quotidiana e facendo emergere i problemi di natura culturale, comportamentale e burocratico-istituzionale che impediscono la realizzazione di processi virtuosi anche in presenza di visioni "teoricamente" condivise dei problemi da affrontare.

Da tale partecipazione e da una stretta collaborazione istituzionale tra la città e il suo porto occorre partire per definire le linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale che disegni il ruolo del porto nel prossimo futuro. Al fine di far progredire il dibattito vengono proposte le "immagini progettuali" di due prospettive per il futuro a partire dalle esigenze e potenzialità presenti:

- a) Distripark e nuovo porto energetico;
- b) Intermodalità porto-aeroporto.



Valorizzazione del villaggio protostorico di Punta delle Terrare

[Promotion of the protohistorical villane of Punta delle Terrare](#)

Il Sistema Urbano Portuale

[The Urban Port System](#)

Il Distripark e il nuovo porto energetico

[The Distripark and the new energy port](#)

Tavola relativa all'intermodalità porto-aeroporto

[Table related to the intermodality of port and airport](#)