

# portusplus

## Infrastructure and water: resources for waterfront requalification. The case of Brindisi

**Claudia Awad, Anna Grandi**

Università degli Studi di Ferrara, Facoltà di Architettura,  
Ferrara, Italia

claudia.awad@yahoo.it

grandi-anna@virgilio.it

\* la ricerca è stata condotta durante il percorso di tesi di  
laurea "Confini osmotici: riqualificazione del *waterfront*  
brindisino lungo il Seno di Levante", Relatori: Daniele Pini,  
Roberto Di Giulio, Marco Pavarani

The Brindisi's coastal areas, especially the ones along the East Creek, used till now as industrial, harbor and customs areas, have denied waterfront access to the city. But now the disposal of these areas represents a great opportunity, tied to the presence of water, in order to promote the urban image and an urban sustainable development. During the last few years the city's Authorities have begun a complex process to define a new waterfront structure, recognizing in the presence of the sea and of an efficient infrastructural system, characterizing elements to value, able to favour the economic development. The importance of the sea for the city is moreover reinforced by the presence of a unique natural system.

The Brindisi's waterfront can offer his residents and visitors a lively sealine, with new urban functions and attractions, so to balance relationships between the natural environment, the urban center and sea life.

### **Keywords**

**Brindisi; waterfront; porto ; Seno di Levante;  
distretto nautico**

# Infrastructure and water: resources for waterfront requalification. The case of Brindisi

## Un'identità urbana legata al mare e al porto

Figura 1. Veduta del porto interno di Brindisi



La posizione strategica nel Mediterraneo, ma anche la caratteristica morfologia del suo porto fanno di Brindisi una città del tutto particolare all'interno del panorama delle tante realtà mediterranee e della nuova stagione di progetti che guardano al *waterfront* come occasione per la rivitalizzazione complessiva di città assopite nel Mediterraneo.

Brindisi è uno dei pochi porti in Italia quasi interamente naturale, e, proprio per la sua conformazione, tra i più sicuri e protetti del Mediterraneo fin da tempi dei Romani. Nel II sec a.C a Brindisi fu fatta arrivare la via Appia e la via Traiana e la città divenne, oltre che il centro più importante della regione, anche il terminal di terra dell'Impero Romano verso l'Oriente, dove le comunicazioni seguivano attraverso la via Egnazia; Plinio il Vecchio (23-79 d.C.) ci conferma l'importanza strategica e commerciale che la città ebbe nei rapporti dell'Impero Romano con l'Oriente: "*Brundisium, in primis Italiae portu nobile*".

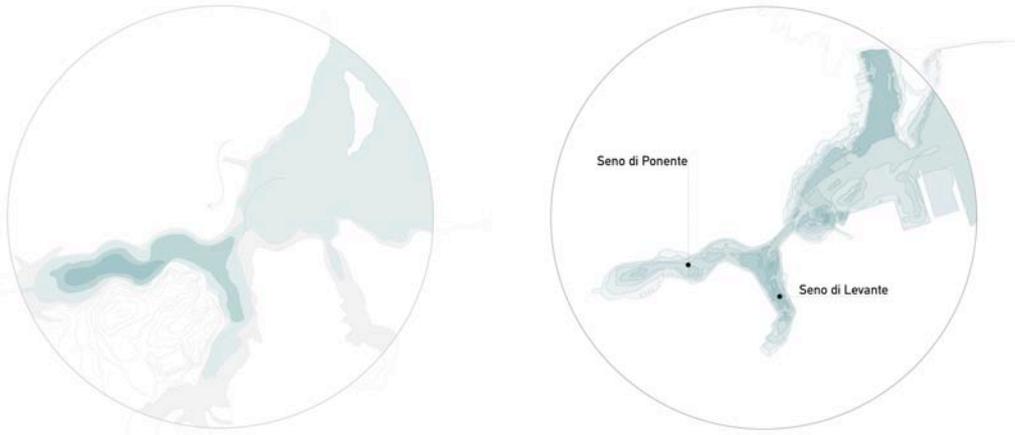
Lo stesso nome dell'antico insediamento latino *Brundisium*, attraverso il toponimo greco *Brentesion*, ricalca il vocabolo messapico *Brention*, ovvero "testa di cervo", evocando la caratteristica forma del porto naturale a corna di cervo e quel rapporto intenso e diretto che la città ha avuto con il mare e con il suo porto, ragione della sua stessa nascita e fioridezza, sennonché della stessa identità.

Figura 2. Conformazione del porto naturale di Brindisi



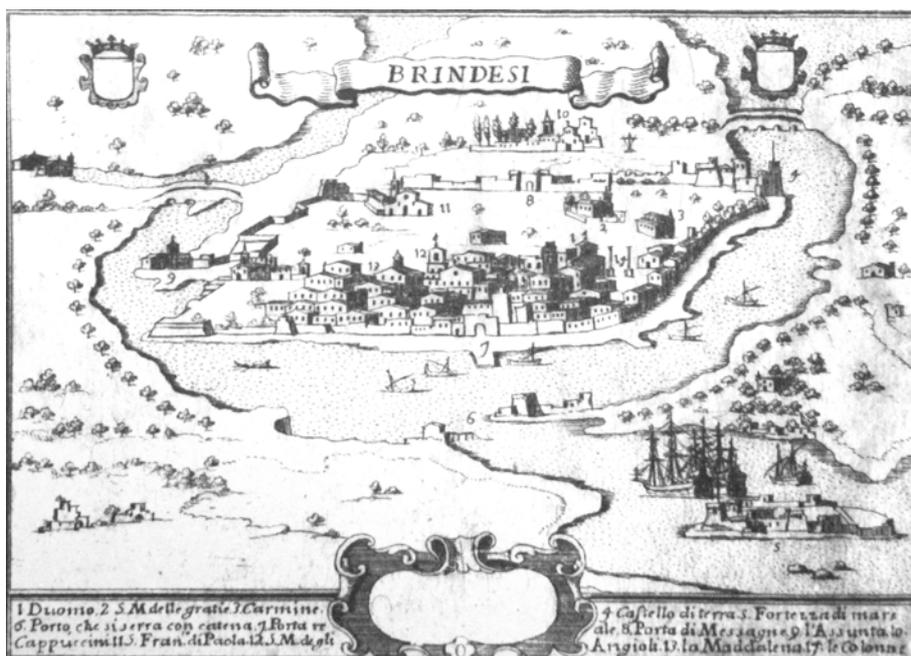
L'unicità morfologica del porto è il risultato dell'erosione operata dalla foce dei corsi d'acqua, canale Cillarese e canale Palmarini-Patri, che hanno formato una valle fluviale in cui si è insinuato il mare. Ad oggi il porto si compone di tre bacini ed è costituito da un'ampia insenatura della bassa costa adriatica che nel fondo si strozza nel canale Pigonati, per poi inoltrarsi profondamente verso l'interno con due lunghi bracci di mare che lambiscono a nord e ad est il promontorio che vide l'origine dell'antico insediamento latino e prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante".

Figura 3. Evoluzione dell'assetto del Seno di Levante e del Seno di Ponente



I due bacini d'acqua, rispettivamente naturali prolungamenti dei canali Cillarese e Palmarini-Patri, hanno contribuito a definire un particolare diagramma di forma che ha condizionato la storia della città ed il modello di crescita urbana: nel corso del XX secolo la città ha progressivamente avvolto i due Seni con aree funzionali fra di loro indipendenti.

Figura 4. Veduta storica del porto interno di Brindisi, G. Battista Pacichelli, 1703  
(Fonte: R.LEZZI, Brindisi nella cartografia e nelle vedute a stampa dal XVI al XIX secolo, L'aquilone, Brindisi, 001)



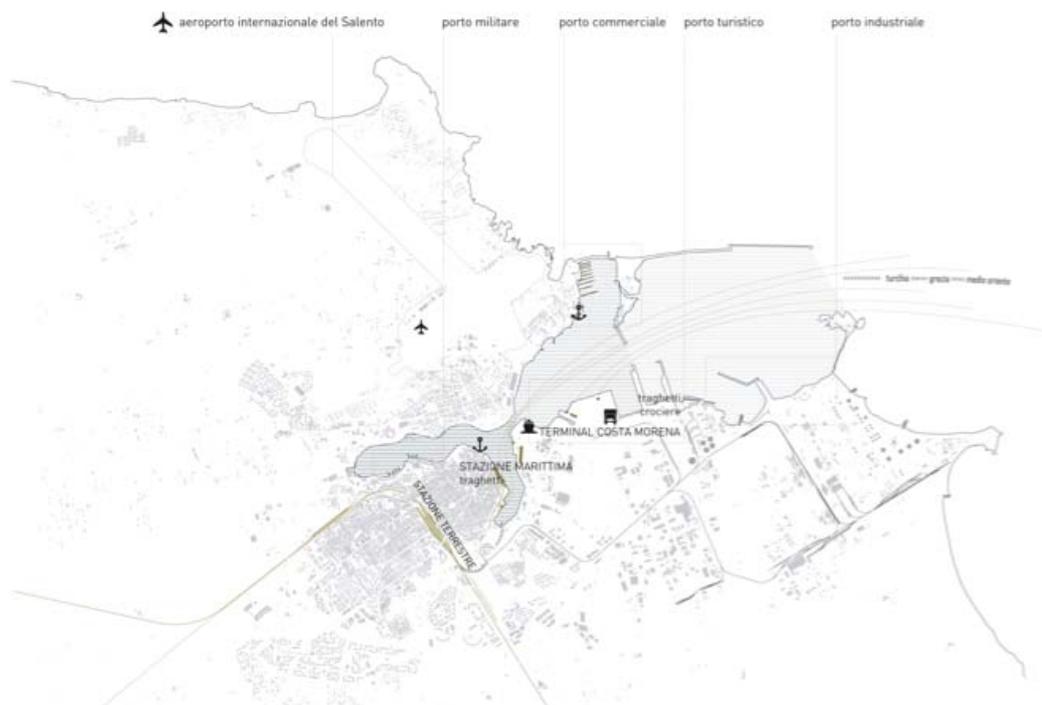
Le stesse mappe storiche di Brindisi dimostrano come il mare sia sempre stato elemento peculiare e caratterizzante l'immagine: come accadeva spesso per le realtà marinare infatti, il punto di stazione delle vedute è stato per secoli scelto al centro dell'arco portuale.

## Processi di involuzione e mutata identità dei luoghi

Come è avvenuto in molte città mediterranee, purtroppo però anche il porto naturale di Brindisi, è stato pesantemente infrastrutturato ed ha subito una lunga serie di modifiche della linea di costa per adeguamenti funzionali dovuti al traffico, prima turistico-commerciale (a cavallo tra il XIX e il XX secolo con la Valigia delle Indie), poi militare (nel periodo tra le due guerre mondiali), ed infine industriale ed energetico (insediamenti Montedison ed Enel) .

La perdita di vitalità del *waterfront* brindisino è stata dunque una delle conseguenze della sempre maggiore importanza della città dal punto di vista infrastrutturale: oltre al porto commerciale, industriale, militare e turistico, essendo luogo di imbarco per i traghetti verso la costa balcanica, la Grecia e la Turchia, Brindisi si è dotata di un aeroporto a 6 km dal centro cittadino, che ha registrato un considerevole aumento dei voli collegando giornalmente le province salentine con le maggiori città europee e italiane, e di una considerevole infrastruttura energetica, argomento tuttora attuale e di forte dibattito.

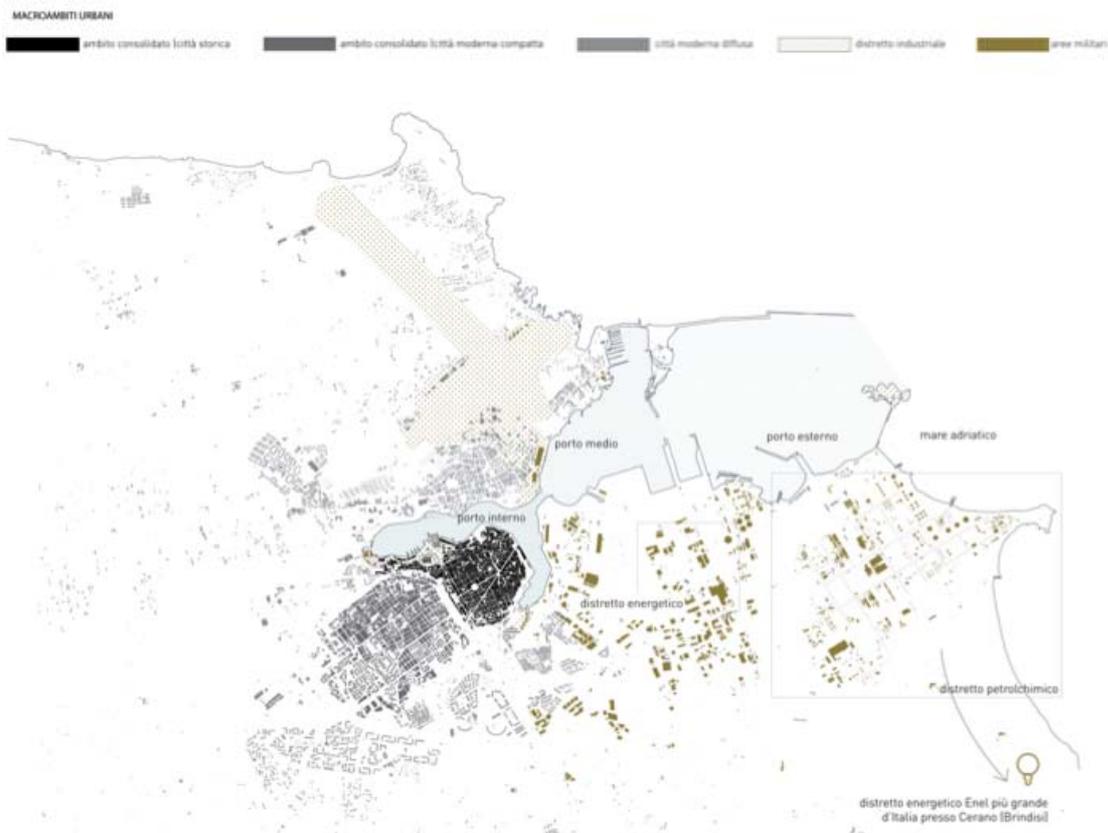
Figura 5. Dimensioni e organizzazione dell'infrastruttura nel territorio brindisino



Se da un lato il forte impulso dato alle funzioni portuali ed aeroportuali ha portato a Brindisi momenti di ricchezza economica e sviluppo urbano, dall'altro lato però il porto e la zona industriale a sud-est e le servitù militari e l'aeroporto a nord-ovest hanno impedito il naturale affaccio sul mare della città moderna, dando origine ad un sistema urbano poco integrato, fortemente condizionato da infrastrutture lineari, vere e proprie barriere che hanno reso difficili le relazioni urbane e inciso negativamente sul contesto socio economico e funzionale. Per queste ragioni a Brindisi la crescita di attività turistico-commerciali è stata limitata e la crescita urbana, a partire dalle espansioni dell'ultimo dopoguerra, si è rivolta verso l'entroterra, allontanando il baricentro cittadino da quello che per secoli era stata la sua polarità di riferimento, ovvero il porto. Nel tempo la configurazione urbana originaria si è capovolta ed il porto, che per sua natura ha da sempre favorito processi di collegamento e integrazione, ha finito per dividere, diventando un grande vuoto, a cui la città volta le spalle, privo di una qualche funzione strategica nel sistema connettivo generale.

A sua volta il *waterfront*, con i suoi insediamenti industriali, le aree portuali, militari e le vaste aree a deposito, si è tramutato in territorio marginale ed inaccessibile andando a perdere la dimensione umana; conseguentemente Brindisi ha assistito a una progressiva esclusione del mare nell'immaginario collettivo ed i suoi cittadini ad un'aumentata percezione di distanza rispetto al vicino mare.

Figura 6. Macroambiti urbani



## La rigenerazione urbana attraverso quella del *waterfront*

Anche se per decenni è stata questa l'immagine passante dei luoghi marginali di Brindisi, si osserva adesso un rinnovato interesse verso quelle occasioni di contatto, lineari o puntuali, con il mare. La riscoperta delle sopite potenzialità brindisine ha stimolato una nuova stagione di progetti che, ribaltando le posizioni del rapporto terra-acqua, vede in quest'ultima l'elemento capace di riqualificare aspetti e settori dell'organizzazione urbana, dal sistema dei trasporti alla produzione, dagli spazi per la ricreazione a quelli per le attività culturali.

Nel tempo è scaturita dunque la scelta politica di operare un profondo processo di revisione dell'assetto urbano complessivo, riportando il porto naturale brindisino ad essere protagonista della vita cittadina e parte integrante delle relazioni urbane. Tale ripensamento generale da parte delle Autorità si basa fundamentalmente sulla progressiva dismissione di vaste aree intorno al porto: la prevista riduzione dell'area di pertinenza dell'Arsenale Militare, la disponibilità di terreni oggi in dotazione all'ONU in zona Casale e all'Aeronautica sul canale Pigonati, e soprattutto lo spostamento nel porto medio di molte funzioni portuali attualmente attive lungo il Seno di Levante. Tale ambito, avendo subito notevoli processi di artificializzazione per adeguamenti funzionali dovuti al traffico industriale con formazione di dighe, pontili e nuovi banchinamenti, è in particolar modo significativo di quel processo di involuzione di cui parlavamo sopra, oltre che essere strategico: è alle porte della città antica, in prossimità di nodi infrastrutturali, adiacente alla valle del canale Patri e cerniera tra la città storica e la città moderna.

Figura 7. Aree portuali e industriali lungo il Seno di Levante



Negli ultimi anni si è iniziato a considerare i seni del porto interno brindisino, non più come semplice infrastruttura naturale da potenziare per funzioni commerciali e militari, ma prevalentemente come elemento paesaggistico, ambito di intervento privilegiato dalle grandi potenzialità rigenerative, da cui avviare un riassetto della struttura urbana per rilanciare l'economia della città e ridefinirne scenari di sviluppo e ruolo territoriale. In tale scenario, l'area del Seno di Levante, con una lunghezza di costa di 1 km e una larghezza media di 200 metri, ma anche quella del Seno di Ponente, che presenta un carattere più urbano seppure il lungo mare sia dedicato alla viabilità carrabile e alla sosta di lunga durata, rappresentano una delle sfide dell'Amministrazione comunale per il rilancio della città, che passa attraverso la riqualificazione del suo *waterfront*. Sfida che ha avuto i suoi principali momenti con le politiche del XX secolo: all' *Accordo di Programma con la Marina Militare per la dismissione dagli usi militari dell'area denominata POL nel Seno di Levante* del 1999, è seguito lo *Studio di pre-fattibilità del Sistema urbano portuale* elaborato dal Comune, che ha contribuito ad arricchire il contesto decisionale rendendo trasparenti i diversi interessi in gioco, i vari Accordi di programma sottoscritti con la Marina Militare, i Protocolli d'Intesa tra Autorità Portuale e Comune e la Variante al Prp

approvata nel 2006, che prevedeva la costruzione di un nuovo terminal marittimo a S.Apollinare.

Oggi Brindisi, con alle spalle il Piano strategico dell'Area Vasta Brindisina, il Documento programmatico di rigenerazione urbana steso nel 2008, e soprattutto, sulla base di un Protocollo d'Intesa tra Comune, Autorità Portuale, Regione Puglia, Ministero delle Infrastrutture e RFI in termini di PIAU (Programma Innovativo in Ambito Urbano 2004-2009), che prevede la dismissione della linea Fs che corre parallela al Seno di Levante, si vede pronta a nuovi progetti di rigenerazione lungo il waterfront e non solo. Progetti che possano canalizzare i fondi europei ottenuti con varie proposte per il rafforzamento infrastrutturale, della rete dei servizi, degli spazi aperti, con interventi di abbattimento e ricostruzione di edifici con funzioni di interesse sociale.

I vari programmi assunti dalle istituzioni locali non dovranno essere intesi come pretesti ed occasioni di finanziamento ma piuttosto come strumenti che tendano ad obiettivi strategici di rigenerazione coerenti a una visione unitaria. Occorrerà in particolar modo seguire una strategia che metta a sistema le varie aree in una logica sovralocale, tenendo conto delle influenze e del ruolo che Brindisi ha sul suo territorio. La rigenerazione del *waterfront* dovrà garantire dei ritorni dal punto di vista della qualità urbana, sociale ed ambientale, uno sviluppo sostenibile, dovrà essere fattore trainante delle economie territoriali e avere ripercussioni significative anche nell'entroterra.

Lo scenario della realtà brindisina dei prossimi anni sembra essere caratterizzato dal dominio delle infrastrutture: il ruolo della città come crocevia strategico abbiamo visto essere storico, ed oggi, l'Unione Europea si affida alle stesse linee direttrici romane per rendere più fluido il suo sistema di trasporti e telecomunicazioni attraverso i cosiddetti corridoi europei. Per Brindisi, attraversata dal corridoio adriatico e dal corridoio VIII, l'essere punto di confluenza dei flussi che interessano il Mar Adriatico e il Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero, potrebbe portare a un considerevole sviluppo economico, culturale e sociale oltre che turistico.

D'altronde lo spazio delle infrastrutture è in grado di organizzare il paesaggio, riqualificare il territorio adiacente e quello più lontano, ed una sua oculata progettazione può generare, oltre che ricchezze per l'intero territorio, un sistema integrato con quello urbano e ambientale senza soluzione di continuità.

Le politiche urbane di Brindisi, che per prima ha fatto uso della carta Audis per la qualità della rigenerazione urbana, hanno aperto dunque una stagione di progetti che si consegnano al dibattito in corso sulla rigenerazione e rifunzionalizzazione del *waterfront*.

## **Nuovi scenari per Brindisi città d'acqua**

Il modello di *Brindisi città d'acqua*, idea guida del Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana ai sensi della l.r.21/2008, trova i suoi presupposti nella ridefinizione del ruolo del *waterfront* lungo il porto interno in un disegno complessivo in cui vengono riorganizzate le funzioni urbane e ridefinite le polarità. Attraverso un riordino del sistema e dei fronti marittimi, le Autorità mirano pertanto a far diventare i 72 ettari di superficie del porto interno baricentro cittadino, portandolo ad essere una vera e propria piazza d'acqua.

Figura 8. Veduta del porto interno che secondo il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana diventerà la "piazza d'acqua" di Brindisi

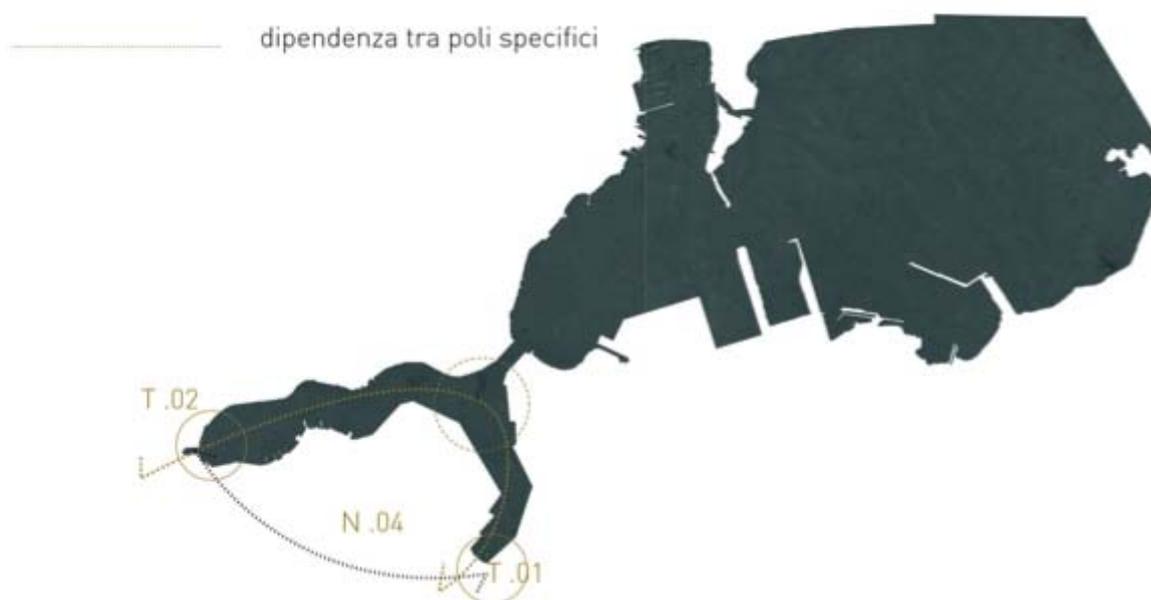


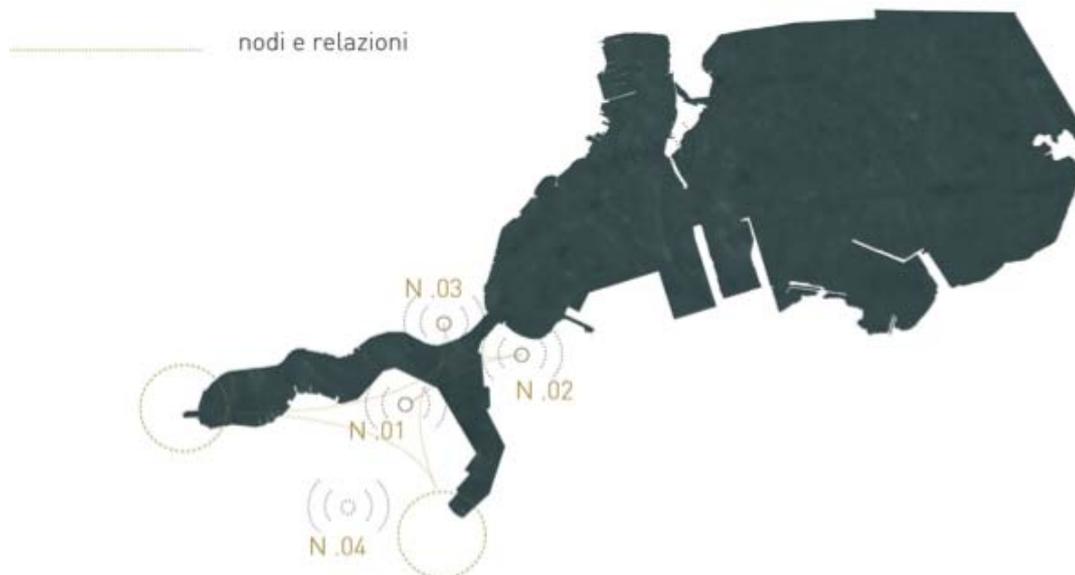
Il primo nodo di rilevante importanza a livello strategico è il trivio d'acqua alla confluenza dei due seni con il canale Pigonati: su di esso si affacciano infatti il centro storico, dalle scalinate prospicienti alle Colonne Romane fino alla Stazione Marittima, Sant'Apollinare con il Capannone ex-Montecatini, pregevole esempio di archeologia industriale, e il Monumento al Marinaio con l'adiacente parco urbano. Tale triangolo funzionale potrebbe diventare così l'elemento di chiusura dei discorsi urbanistici lungo i due Seni che trovano origine nelle testate degli stessi. Su di esse, cerniere tra il porto interno e la città storica consolidata e la città moderna di recente espansione, confluiscono le direttrici urbane provenienti dal mare e dall'entroterra.

Il completamento poi sulla terra ferma di un ipotetico anello strategico intorno al centro storico si costituisce con l'allineamento delle Testate dei due Seni con l'ambito intorno alla Stazione Ferroviaria Centrale, la cui prevista dismissione del parco merci riconsegnerà un'ampia superficie utile a funzioni urbane.

L'accessibilità al porto interno potrebbe divenire possibile anche per mezzo di viabilità dolce, tramite la valorizzazione delle aree di parco lungo il Canale Patri e il Cillarese e la realizzazione di una cintura verde di congiungimento tra le due aree verdi, che potrebbe inoltre diventare cerniera urbanistica tra la città consolidata e i quartieri più recenti sorti oltre agli alvei dei due canali.

Figure 9, 10. Strategie per "Brindisi città d'acqua": il trivio al centro del porto interno e le testate dei seni diventeranno le principali polarità della piazza d'acqua





I processi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione della città non possono tuttavia non tener conto della competitività sociale e infrastrutturale di Brindisi, e del ruolo che la città riveste nel suo territorio.

Da queste considerazioni può definirsi strategico l'inserimento di Brindisi nel programma di sviluppo della Regione Puglia che con legge n.3 del 2007 affronta le tematiche legate all'economia proponendo il progetto innovativo per il Distretto della Nautica Pugliese.

La Puglia, grazie ai suoi 900 km di coste, è caratterizzata da un PIL in larga parte legato all'economia del mare, che per Brindisi può significare occasione di crescita non solo socio-urbana ma anche economica e occupazionale: il turismo nautico, in sinergia con la ricerca universitaria e le attività delle imprese, può diventare fattore trainante di crescita economica per l'intero territorio brindisino, conseguentemente favorire l'occupazione, l'inclusione e la coesione sociale.

L'iniziativa promossa da enti e istituzioni brindisine (Camera di Commercio, Comune, Università e aziende), prevede innanzitutto la coordinazione tra tutti gli strumenti di programmazione strategica e mira all'individuazione delle aree portuali di Brindisi da dedicare alle attività nautiche ed alla cantieristica navale da diporto. Tra le iniziative di promozione, viene consolidata quella del Salone della Nautica e del Mare del Salento, fattore di marketing e di accesso ai mercati nazionali ed internazionali della nautica.

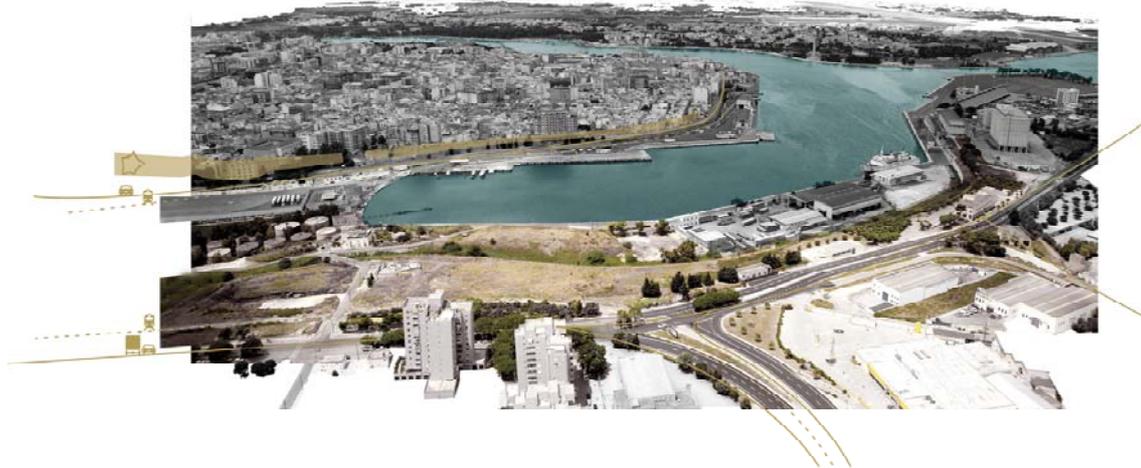
### **Proposte per il *waterfront* lungo il Seno di Levante**

Riguardo alla riqualificazione del waterfront brindisino, è l'ansa denominata Seno di Levante ad offrire maggiori potenzialità e prospettive per una nuova relazione tra la città e il mare. L'area è strategica in quanto cerniera tra la città storica, la città moderna consolidata e l'ambito industriale. Purtroppo però tale porzione di territorio si presta ad essere letta come elemento infrastrutturale, piuttosto che come un'area di interfaccia tra la città consolidata sulla collina di levante ed il mare. In tale ambito, il naturale affaccio sul porto interno risulta infatti negato dagli interventi infrastrutturali che si sono susseguiti dal secondo dopoguerra (binari ferroviari, viabilità carrabile lungo via del Mare, imbarco traghetti e cinta doganale), oggi delle vere e proprie barriere lineari tra la città e il mare;

ma anche da confini di carattere storico (le antiche mura difensive che, lungo il tratto di via del Mare corrono parallele e in prossimità alla linea di costa) e geomorfologico (lo zoccolo orografico di una decina di metri tra la città ed il livello delle banchine).

Tale specializzazione e compartimentazione funzionale dell'area ha contribuito in modo significativo al degrado, per cui la ricucitura città-mare non potrà prescindere dalla rimozione delle ragioni strutturali che sono alla base dei sopra citati fenomeni di de-qualificazione.

Figura 11. *Waterfront* lungo il Seno di Levante: aree strategiche per la riqualificazione urbana complessiva



Oggi l'ambito del Seno di Levante, con una lunghezza di costa di 1 km e una larghezza media di 200 m, è divenuto primo fra tutti, non solo simbolo di un declino economico e sociale che ormai caratterizza la città, ma soprattutto una delle sfide dell'Amministrazione comunale per il rilancio urbano. A seguito di un decennio di immobilismo, terminata ormai la stagione dell'industrializzazione e avviata la fase della dismissione di molte aree occupate dalla Marina Militare, dall'Autorità Portuale e da impianti industriali, si prevedono oltre 40 ettari da restituire alla città, aree necessarie per rinsaldare il tessuto urbano ed evitare l'insensato consumo di territorio.

Considerando l'infrastruttura portuale come elemento fondamentale, e fondante, dell'insediamento urbano costiero, la testata del Seno di Levante, alle porte dell'ingresso alla città storica e in vicinanza agli accessi alla viabilità principale, si presta a diventare fulcro dell'intervento generale che possa inglobare funzioni legate al distretto nautico, centro di ricerca e di promozione del settore nautico, capace di valorizzare l'industria locale, le imprese del territorio, la cultura e la formazione di esperti del settore.

L'area lungo via del Mare parallela alle mura storiche, con il recupero del tracciato ferroviario Brindisi Marittima e delle banchine antistanti, consegna alla città 13 ettari di superficie utile che ben si prestano ad accogliere funzioni urbane (culturali, di svago, e per l'accoglienza turistica). Qua la ricucitura puntuale con il tessuto storico può avvenire attraverso architetture che accolgano la vita urbana dando identità ai luoghi di accesso alla città e "abbattendo" il senso di barriera delle mura.

Figura 12. Via del Mare: binari dismessi e aree doganali lungo il Seno di Levante



Figura 13. Le mura storiche cinquecentesche che corrono lungo il tratto di Via del Mare



Figura 14. Residua zona di contatto tra la valle fluviale del Canale Patri ed il mare



La testata di Sant'Apollinare, localizzata all'ingresso del porto interno, potrebbe diventare luogo di imbarco e sbarco sui traghetti, e allo stesso tempo potenziare le attività legate alle esposizioni temporanee e ai grandi eventi culturali o legati al settore nautico. Le confinanti aree lungo la sponda est del Seno, il cui uso oggi è promiscuo, potrebbero invece ospitare funzioni di tipo direzionale, residenziale e sportivo, che medino il rapporto tra città alta industriale ed il mare e creino un nuovo fronte urbano, interagendo con l'area retrostante e riqualificandola ad Apea (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata).

L'uso urbano del settore orientale del Seno di Levante permetterebbe inoltre nuove visuali sulla città riscoprendo un nuovo rapporto della città con il porto.

Un progetto per il *waterfront* non potrà infine prescindere dalla sinergia tra pubblico e privato nella realizzazione degli interventi e dall'attenzione ai temi dell'ambiente e della tutela paesaggistica: qualità urbana sarà garantita dalla riorganizzazione dell'antico contatto tra il verde naturale dell'entroterra della valle del Patri e il mare e, depotenziando l'accessibilità su gomma al *waterfront* a favore di quella ciclopedonale, il parco potrà inoltre incanalare i flussi provenienti dall'entroterra verso il mare e divenire strumento per il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto.

Attraverso una visione sistematica e unitaria, Brindisi potrà dunque ristabilire quel legame tra città e mare che per ragioni storiche (necessità di protezione dagli attacchi dal mare), geomorfologiche ed infrastrutturali è stato finora negato; e tornare ad essere città d'acqua riconsegnando in questo modo ai suoi cittadini zone precluse dalla vita urbana e garantendo un *continuum* tra la vita della città e nuovi stili di vita legati al mare.

Figura 15. Visioni per Brindisi città d'acqua (Fonte: Tesi di laurea, "Confini osmotici. Riqualificazione del waterfront brindisino lungo il Seno di Levante", Università degli Studi di Ferrara, Facoltà di Architettura, a.a. 2009/2010, Relatori: D. Pini, R. Di Giulio, Correlatore: M. Pavarani, tesiste: C. Awad, A. Grandi)



## Riferimenti Bibliografici

- D. Caiulo, Storia e progetto della riqualificazione urbana. Strategie future per Brindisi, Schena Editore, Fasano (BR), 2000
- R. Dell'Osso, Brindisi città d'acqua, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica di San Marino), 2009
- R. Lezzi, Brindisi nella cartografia e nelle vedute a stampa dal XVI al XIX secolo, L'aquilone, Brindisi, 2001
- Ordine Architetti della Provincia di Brindisi, Il porto di Brindisi nella cartografia dei secoli XVIII e XIX, Tipolitografia Editrice Brindisina, Brindisi 1998
- T. Pedio, Brindisi: porto di Roma verso l'oriente, Sadea, Firenze, 1965
- A. Perchnenna, Brindisi: waterfront project, Publidea Edizioni, Roma, 1995
- C. Formica, Brindisi: studio di geografia urbana, Grafiche Rossi, Bari, 1965
- R. Bruttomesso, Metamorfosi delle città d'acqua, in AA.VV., Metamorphs. Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia, 2004
- R. Bruttomesso, Città-Porto/City Port. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio, Venezia, 2006
- A. Bugatti, R. Dell'Osso, Il paesaggio del waterfront tra storia e tecnica, tra mare e terra, Maggioli Editore, Milano, 2008
- P. Matvejevic, Breviario del Mediterraneo, Garanti Editore, Milano, 1992
- C. Rosetti, Spazi liquidi e architetture d'acqua, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2007
- M. Savino, Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti, Franco Angeli Edizioni, 2010
- Z. Bauman, Modernità liquida, Laterza, Bari-Roma, 2003
- P. Zanini, Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali, Bruno Mondadori, Milano, 1997
- R. Bruttomesso, Ancora sul waterfront, in Aquapolis n.3/4: The maturity of waterfront, Marsilio Editore, Venezia, 1999
- F. Capocaccia, Crociere nel Mediterraneo, in Portus, n.5, 2003
- M. Moretti, Aree portuali tra conservazione e trasformazione, in Portus, n. 11, 2006
- V. Piana, Brindisi: la rigenerazione urbana per la costruire la città del XXI secolo, in Geocentro Megazine n.3, 2009
- P. Pierotti, Waterfront cities italiane: un decennio di progetti ricerche, in Il sole 24 ore. Progetti e concorsi, Supplemento al n.30, Anno XV
- Regione Puglia (2007), Programma di Sviluppo del Distretto Produttivo della Nautica Pugliese
- Autorità Portuale di Brindisi (2007), Piano Operativo triennale 2007-2009
- Comune di Brindisi (2008), Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana ai sensi della lr.21/2008
- Comune di Brindisi (1989), Piano Regolatore Generale
- Autorità Portuale di Brindisi (2008), Piano Regolatore Portuale
- Autorità Portuale di Brindisi (2010), Piano Operativo triennale 2010 - 2012
- Comune di Brindisi (2009), Programma integrato di rigenerazione urbana | Area Via del Mare
- Associazione Aree Urbane Dismesse (2008), Carta AUDIS della Rigenerazione Urbana
- Centro Internazionale città d'acqua, Venezia e Waterfront International Network, 10 Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfrot Urbani
- Osservatorio turistico della provincia di Brindisi (2010), Analisi congiunturale Estate 2010

Osservatorio turistico della provincia di Brindisi, Identikit, bisogni e opportunità di sviluppo delle imprese turistiche (2010)

Osservatorio Turistico della provincia di Brindisi, Turismo e valorizzazione dei beni culturali: identità italiana per la valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale (2010)