

Relazioni funzionali tra la costa e l'interno in una visione sistemica dello spazio costiero brindisino

Summary: FUNCTIONAL RELATIONSHIPS BETWEEN THE COAST AND INLAND AREAS IN A SYSTEMATIC VISION OF BRINDISI COASTAL SPACE

The analysis considers the recent evolution of Brindisi coastal space. It argues that a greater territorial integration between coastal and inland areas dynamics is required. This would be positive for the agricultural areas, which are quite disadvantaged, but with remarkable productive and qualitative levels, for the industrial ones, as well as for the development of tourism in the region. New territorial policies are therefore needed in order to assign new functions and spatial organisation to the existing activities, and to regenerate Brindisi from an urban point of view. In fact the city represents the essential pole of this coastal region.

Keywords: Coastal Development, Territorial Integration, Urban Regeneration.

1. Premessa

Il contributo considera le caratteristiche della fascia costiera brindisina che si estende da nord a sud (da Torre d'Egnazia a Lendinuso), evidenziando le dinamiche produttive che hanno interessato negli ultimi cinquanta anni il tratto costiero, caratterizzato da un'attenzione positiva, ma anche da azioni negative sotto il profilo economico, sociale ed ambientale. Infatti, nel paesaggio costiero, sono evidenti sia fenomeni di erosione che, in alcuni tratti, situazioni di accumulo di rifiuti determinate dall'assenza di efficienti sistemi di smaltimento. Inoltre, il turismo balneare, rapportato a quello dell'interno, ha determinato un processo di urbanizzazione dilagante di seconde case, molto spesso condotto all'insegna della speculazione e ha accentuato il processo di trasformazione dello spazio costiero, con un'antropizzazione elevata e disordinata che nei mesi estivi provoca una pressione e un carico notevoli, determinando fenomeni di diffuso degrado. L'agricoltura, se pure fiorente in termini di qualità dei prodotti, presenta punti di debolezza sul piano strutturale e una scarsa propensione alla commercializzazione. Quanto all'attività industriale, relativa alla grande impresa e concentrata soprattutto nella città capoluogo, essa determina impatti significativi sia sul territorio costiero che sulle relazioni tra questo e le aree interne. Tali impatti sono anche legati alla presenza del porto di Brindisi che dovrebbe porsi come *hub* ed elemento di collegamento con il retro porto, il territorio provinciale brindisino e l'esterno dell'area. A tal proposito, un'attenzione particolare è rivolta alle trasformazioni e agli usi conflittuali del tratto

costiero, alla funzione che il porto di Brindisi si sta apprestando ad assumere, anche in relazione ai porti della Puglia più rilevanti (Bari e Taranto), puntando alle sue vocazioni funzionali, per ambire ad un ruolo di città porto, secondo una visione integrata di sviluppo tra la costa e l'interno e una pianificazione di area vasta che richiede, in modo ancor più significativo, la presenza di azioni coordinate e condivise sul territorio.

2. Il sistema economico territoriale dell'area brindisina: uno sguardo d'insieme

Le vicende degli ultimi cinquanta anni hanno dimostrato in quest'area la presenza di un'organizzazione territoriale asimmetrica. Una costa con evidenti segni di sofferenza, che meriterebbe una visione coerente e programmata, anche attraverso uno sviluppo turistico costiero più sostenibile. Si tratterebbe in sostanza di trovare un equilibrio maggiore tra le ragioni della crescita e quelle di un'attenta valutazione dei suoi impatti ambientali e territoriali (Zunica, 1992). Un territorio interno vocato all'agricoltura, con forti elementi di identità, tali da poter avere un effetto trainante, ma che ancora non riesce ad esprimere pienamente la sua capacità potenziale e di collegamento nei confronti della costa, a causa di una scarsa visione strategica. La città di Brindisi, capoluogo di provincia, ubicata nel centro geografico costiero, con le industrie, le infrastrutture, la presenza del mare e di un porto che, almeno nei progetti, potrebbe riprendere quota. Tuttavia, solo negli ultimi anni la città si appresta ad attuare politiche di rigene-



razione urbana e di internazionalizzazione, non senza la presenza di attriti, ma ciò rientra nella dinamica di una realtà ricca di elementi di forza, ma anche di contraddizioni.

In questo territorio, nell'ottica dell'analisi effettuata, per delineare quale integrazione ci sia tra la costa e l'interno, si evidenzia la presenza di diverse anime: una turistica a nord, lungo la direttrice barese, con la presenza di zone umide, aree boschive e riserve naturali, una agricola verso il Salento lecce, con cui storicamente il territorio brindisino intrattiene relazioni produttive, ma anche culturali, e un settore manifatturiero dalle alterne vicende. Una realtà a parte è rappresentata dalla città di Brindisi, che cerca di attivare un coordinamento maggiore con la provincia, tentando di assumere un ruolo attrattivo, soprattutto attraverso il grande potenziale legato al mare e al porto e oscillando tra una vocazione industriale, commerciale e turistica, ancora inespressa, settori industriali tradizionali in crisi (petrolchimico) e urgenze ambientali rilevanti (centrali elettriche).

Seguendo il percorso della fascia costiera che si estende da Torre d'Egnazia a Lendinuso si evidenziano insediamenti (alberghi, villaggi turistici, campeggi, esercizi e stabilimenti balneari), soprattutto a nord di Brindisi in area di Savelletri (Pilone, Rosa Marina, Villanova, Costa Merlata e Specchiolla), e di spiagge a sud (Lendinuso, Torre San Gennaro e Campo di mare). Vi è anche un impianto termale a Torre Canne che completa l'offerta turistica regionale di Margherita di Savoia nella BAT (Barletta-Andria e Trani), una pro-

vincia di nuova istituzione e Santa Cesare Terme (Lecce). In questo tratto è presente una buona dotazione infrastrutturale di tipo stradale (SS16 e SS379), ferroviaria nei Comuni costieri, e approdi e porticcioli turistici a Savelletri, Torre Canne e Villanova. Tuttavia, la costa appare fortemente antropizzata e sottoposta a processi di urbanizzazione, con la realizzazione di alberghi e villaggi a ridosso del mare e numerose residenze non registrate, utilizzate come seconde case (Colantoni, 1999) (Fig. 1).

A tal proposito è bene sottolineare che al 2009, la provincia di Brindisi presenta 373 strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere, 8.484 camere e 20.654 posti letto. Al 2005 invece gli esercizi erano 241, le camere 7.270 e i posti letto 15.451, registrando quindi una progressione. Riguardo gli esercizi alberghieri si tratta soprattutto di strutture a 3 stelle, 23 (2005) e 32 (2009) e a 4 stelle, 31 (2005) e 28 (2009). Nelle categorie superiori si registrano 4 strutture alberghiere 5 stelle e nessuna struttura 5 stelle lusso (2005), con un interessante passaggio di categoria nel 2009 di 4 strutture a 5 stelle lusso. L'analisi consente di disaggregare il dato, soprattutto riguardo la domanda turistica, per analizzare quanto il turismo costiero prevalga su quello dell'interno rurale, che pure in questa provincia produce risultati molto interessanti, con aree e centri particolarmente attrattivi come Ostuni, Fasano e Cisternino, rientranti, anche se parzialmente, nella Valle d'Itria. Da una verifica delle strutture extralberghiere, gli alloggi agrituristici non sembrano rappresentare un fenomeno rilevante, mentre nella realtà appare consistente la presenza di masserie, alcune divenute *resort* e centri benessere, riconosciuti a livello nazionale e internazionale, trulli recuperati e residenze rurali. Al contrario è forte la progressione dei *bed and breakfast*, 90 nel 2005 e 180 nel 2009 e la non registrazione delle seconde case, soprattutto nell'area di Fasano che entrano nell'offerta turistica brindisina in modo alquanto marginale (APT di Brindisi, 2009a).

La domanda turistica denota in modo evidente quanto, negli ultimi anni, i flussi turistici italiani e stranieri abbiano subito un consistente freno, soprattutto nella città di Brindisi, come si vedrà in seguito. Il movimento turistico costiero e quello dell'interno procedono su piani diversi, come d'altra parte appare evidente nell'offerta turistica. Villaggi turistici, camping, seconde case sulla costa dove spiccano le marine di Fasano, Savelletri e Torre Canne; Villanova, Pilone e Rosa Marina, comprese nel Comune di Ostuni e le località di Torre Santa Sabina, Pantanagianni, Specchiolla,

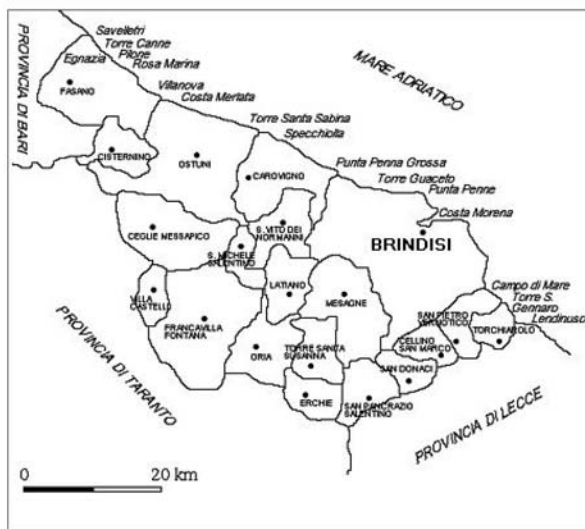


Fig. 1. Il territorio brindisino: i Comuni e le località costiere.

Fonte: Nostra elaborazione.

facenti parte del territorio di Carovigno. La ricettività nelle strutture alberghiere è di categoria superiore, tanto da posizionare la provincia di Brindisi nei primi posti riguardo la qualità: ben il 38,4% delle strutture, infatti, ha almeno 4 stelle, a fronte di una percentuale nazionale che si attesta attorno al 12% circa. Si è in presenza dunque di un turismo d'élite e straniero nell'interno, con un rilevante mercato verso l'acquisto di masserie e trulli (Camera di Commercio di Brindisi, 2008).

L'area rurale, con le sue risorse, consente lo sviluppo agrituristico e del turismo rurale, contraddistinto da masserie fortificate e trulli che favoriscono un'integrazione tra la costa e l'interno, permettendo la conoscenza delle bellezze naturali e culturali dell'area. Negli ultimi anni, a tal proposito, le attività di recupero di immobili sono state numerose, come la costruzione di strutture ricettive *ex novo*, non solo nei Comuni con una tradizione turistica più consolidata (Fasano, Cisternino, Ostuni), ma anche in località poco sviluppate dal punto di vista turistico (Francavilla Fontana, Oria, Latiano e Mesagne), ma intenzionate a far conoscere le proprie evidenze rurali e culturali, attraverso l'organizzazione di eventi e di itinerari turistici. Nel complesso, il turismo brindisino si attesta sui 266.291 arrivi e 1.318.177 presenze nel 2005 e sui 274.798 arrivi e 1.272.701 presenze nel 2009 (APT di Brindisi, 2009b). La tenuta riguarda soprattutto alcuni Comuni di punta come Fasano e Ostuni che permettono di realizzare nelle loro marine anche un turismo balneare, accentuando la stagionalità dello stesso e creando sovraffollamento e conseguenze a livello ambientale. Tali Comuni, infatti, da soli, determinano sia per gli arrivi che per le presenze più dei due terzi dell'intero movimento turistico della provincia, costituito essenzialmente da quello italiano.

Lungo il tratto costiero, a Nord di Brindisi, sono presenti zone naturalistiche protette. Si tratta della Riserva naturale statale di Torre Guaceto, istituita nel 1991, che si estende per 240 ettari, di cui 164 appartenenti al Comune di Carovigno e 76 al Comune di Brindisi, con un fronte marino di 8.000 m tra Punta Penna Grossa e gli scogli di Apani. Inoltre, nello stesso contesto territoriale vi sono riserve naturali regionali: Bosco di Santa Teresa e dei Lucci (nei pressi della frazione di Tuturano), Bosco di Cerano (tra Brindisi e San Pietro Vernotico), istituite nel 2002; parchi naturali regionali: Dune costiere da Torre Canne a S. Leonardo (Fasano/Ostuni), Salina di Punta della Contessa (Brindisi), Terra delle Gravine (Villa Castelli); numerosi Siti di Importanza Comunitaria (SIC), istituiti nel 2005 e SIC a mare, Siti di rile-

vante interesse naturalistico e Zone di Protezione Speciale (ZPS), con finalità di conservazione delle specie di uccelli minacciate, vulnerabili o rare (Area Vasta brindisina, 2008a).

Già questa lettura del tratto costiero brindisino denota la presenza di funzioni diverse e di usi che saranno ancora più conflittuali quando si parlerà del tratto di costa riguardante la città di Brindisi e la sua area portuale, a dimostrazione che lo spazio costiero si presenta come un sistema sempre più complesso per il quale appare indispensabile adottare approcci integrati.

Nell'interno, il settore primario in provincia di Brindisi interessa il territorio collinare nella parte settentrionale (Carovigno, Ceglie Messapica, Cisternino, Fasano, Ostuni, San Michele Salentino, San Vito dei Normanni, Villa Castelli) e quello di pianura nella parte meridionale (Cellino San Marco, Erchie, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne, Oria, San Pancrazio Salentino, San Pietro Vernotico, San Donaci, Torchiariolo, Torre Santa Susanna). La collina di Brindisi possiede il 94% del territorio coltivato. La dimensione media delle imprese è piccola, a conduzione diretta e con tendenza al *part time*, dinamica che riguarda anche la pianura di Brindisi. La coltura predominante è l'olivo, dal quale si ottiene un olio extravergine di oliva DOP (Denominazione di Origine Protetta), denominato "Collina di Brindisi". I vigneti sono presenti soprattutto nell'area del Canale di Pirro in Valle d'Itria, mentre la restante parte è coltivata a seminativi (Regione Puglia, 1998).

Nella pianura di Brindisi l'olivo e la vite sono le colture dominanti. Per quanto riguarda l'olivo la varietà è la Cellina di Nardò dal quale si ottiene, in particolare in Terra d'Otranto, olio DOP. La viticoltura si orienta verso colture di pregio come il Negroamaro che unito alla Malvasia nera produce ottimi vini rossi e rosati mentre il resto della produzione è destinato soprattutto a seminativi ed è limitata l'attività zootecnica (Regione Puglia, 1999).

Tuttavia, l'agricoltura in questa provincia non è un settore trainante. Alcuni punti di debolezza sono costituiti da una struttura aziendale polverizzata, una scarsa disponibilità delle risorse idriche, una debole commercializzazione, limitata anche per carenze infrastrutturali. A questo va aggiunta l'elevata età media degli imprenditori agricoli e dunque la necessità di un ricambio generazionale. Ciò sarebbe agevolato dalla presenza di maggiori occasioni di reddito offerte dalla campagna. Rilevante è anche la cessazione di attività delle imprese agricole. Nel periodo 2005-2008 le imprese agricole attive sono passate da 11.250 a 9.859. Le



imprese di trasformazione alimentare sono 830 nel 2008, ma subiscono comunque un calo negli ultimi anni, in quanto vi è uno scarso livello di integrazione agro-industriale (Camera di Commercio di Brindisi, 2008; Unioncamere, Camera di Commercio di Brindisi, 2009).

Infine si evidenzia un settore manifatturiero rappresentato da un lato da piccole imprese terziste, nel settore del tessile-abbigliamento, che realizzano la produzione per grandi marchi del Nord dell'Italia; dall'altro, la struttura produttiva è rappresentata per il 77% del totale, da imprese medio-grandi. Tale struttura è presente anche nel settore chimico e in quello aeronautico, indicato come quarto polo nazionale, con una tendenza rilevante verso l'esportazione e attualmente uno dei distretti industriali riconosciuti dalla Regione Puglia, inserito a pieno titolo nella pianificazione strategica dell'Area Vasta brindisina. Il settore manifatturiero risente delle scelte di politica economica adottate nella provincia, che hanno privilegiato i grandi insediamenti produttivi legati ai settori tradizionali. Ciò ha condizionato la possibilità di riconvertire il modello di sviluppo che vede comunque, dai primi anni del 2000, uno spostamento del baricentro produttivo dalla grande alla piccola e media impresa (pmi), molto sostenuta, già da tempo, nel tessuto produttivo del Salento lecceese. Sarebbe dunque opportuno che la presenza di pmi nell'area portasse alla nascita di nuove reti di impresa, in grado di giungere ad una migliore organizzazione della filiera e che tale scelta fosse valorizzata a livello locale attraverso la presenza di relazioni qualitative che pongano al centro delle strategie di sviluppo le imprese (accordi di cooperazione, associazionismo) e i collegamenti con i mercati esteri (Istituto Guglielmo Tagliacarne, 2006). Il settore è comunque in via di trasformazione in un'ottica di filiera integrata soprattutto riguardo al terziario che rappresenta il secondo pilastro dell'economia brindisina (30,3%), per i servizi legati alle imprese, al turismo e al terziario avanzato (finanza, credito, informatica e ricerca). È il caso di ricordare che a Mesagne è ubicato il PASTIS (Parco Scientifico Ionico Salentino), un Consorzio tra Università, Enti, Società di ricerca e Società di produzione *high tech*, attualmente impegnato in progetti all'esterno dell'area, ma anche nel territorio brindisino.

3. La città di Brindisi nel processo di trasformazione tra spazio costiero e interno

La città di Brindisi è stata sempre indissolubil-

mente legata al suo porto e ha mantenuto una posizione strategica nel Mediterraneo a causa della sua accessibilità naturale dal mare. Tuttavia i processi di rigenerazione, proposti negli anni, non hanno inserito e valorizzato pienamente questa potenzialità. Non solo "Città sul mare" si legge nei messaggi di promozione, ma "Città del mare". Intanto tutto ciò che è accaduto sembra mostrare il contrario rispetto ad una migliore integrazione tra la città di Brindisi e il mare e il tentativo di riorientare l'economia della città appare un'impresa complessa.

D'altra parte, la scarsa applicazione di politiche legate al mare, costituisce una delle cause più importanti della debole presenza di visitatori in città, nonostante le valenze storiche, artistiche ed archeologiche di Brindisi, che potrebbero contribuire ad attrarre un turismo culturale e delle città d'arte, adeguato alle sue potenzialità. Sino a qualche decennio fa, il porto si poneva come *natural gate* di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia e il bacino orientale del Mediterraneo, ed evidenziava ancora discreti flussi commerciali e turistici. Si pensava che Brindisi fosse una località di transito, di passaggio, e che non riuscisse a trattenere i turisti, che comunque dall'Italia e da tutto il mondo dovevano raggiungere la città per imbarcarsi verso quelle aree. Negli ultimi anni anche questo ruolo di transito è venuto a mancare. Gli arrivi in città nel 2005 sono stati 62.163, soprattutto italiani (48.873) e le presenze 146.342, di cui 113.101 italiane. I valori sono scesi nel 2009 a 49.085 arrivi (39.222 italiani) e a 119.503 presenze (87.693 italiane). E il dato totale, già nel 2006, appariva fortemente ridimensionato (55.486 arrivi e 130.552 presenze), rispetto all'anno precedente (APT di Brindisi, 2009b).

La debole posizione della città, riguardo le attività legate al mare, può essere inquadrata nelle vicende e nei progetti di sviluppo che risalgono agli anni Cinquanta, con la scelta di localizzare, proprio in quest'area, un insediamento della Montecatini, la maggiore industria chimica italiana, e di costruire l'impianto Montecatini-Polymer. Fu un intervento previsto dallo Stato, che rientrava nelle politiche straordinarie per il Mezzogiorno e rivolto ad aree in cui la disoccupazione, l'emigrazione e l'analfabetismo erano accentuati. Una scelta localizzativa che, sempre in quegli anni in Puglia, fu promossa anche a Taranto (metalmecanico) e Manfredonia (chimico), in parte in relazione alla presenza di scali marittimi più che utilizzati, sfruttati, con evidenti segni di degrado ambientale (Novelli, 1982). Lo stabilimento della Montecatini iniziò la sua attività a Brindisi negli anni Ses-

santa, utilizzando 800 ettari di terreno agricolo, e impiegando 3.800 addetti, un numero consistente di lavoratori che in un territorio con notevoli difficoltà economiche e occupazionali significò una svolta, un significativo cambiamento nella struttura economica e sociale dell'area. Si trattava di una grande impresa che determinò negli anni Settanta un discreto indotto, legato soprattutto ai servizi all'impresa (Associazione degli Industriali della Provincia di Brindisi, Camera di Commercio di Brindisi, 1993; Provincia di Brindisi, Sviluppo Italia Puglia, 2003).

L'effetto di tale evento determinò la trasformazione del contesto sociale e culturale, la perdita di identità della città, e in parte di alcuni Comuni rurali dell'interno, attratti dal miraggio dell'industria e dalle possibilità di migliorare le proprie condizioni di vita. In Italia in quegli anni sono state tante le situazioni di questo tipo, legate ai processi di industrializzazione, allo sradicamento dalla propria terra. Tale fenomeno ha riguardato la città con effetti pesanti, le cui tracce sono difficilmente cancellabili in termini ambientali.

Brindisi è un'area ad elevata concentrazione di produzione di energia elettrica. La sola provincia di Brindisi produce i 2/3 della produzione elettrica della Puglia e il 22% dell'intero Mezzogiorno. Sul territorio insistono diverse centrali. Una centrale termoelettrica (Edipower), ubicata già negli anni Sessanta nell'area Nord (Costa Morena) e vicina al mare; una Centrale Enel (Federico II) a carbone, situata nell'area Brindisi Sud, abbastanza prossima alla prima, risalente alla fine degli anni Settanta, nei pressi della Masseria Cerano (Associazione degli Industriali della Provincia di Brindisi, 1990). A queste si aggiunge una terza centrale (Enipower) a ciclo combinato, ubicata nel polo petrolchimico. Ed è di oggi la questione di un progetto per l'insediamento di un rigassificatore in località Capo Bianco, nel porto di Brindisi, progettato dalla Società British Gas, attualmente in fase di valutazione di impatto ambientale, già oggetto di valutazioni critiche a causa dei possibili effetti negativi che tale insediamento potrebbe avere. Tra l'altro l'insediamento dovrebbe essere ubicato di fronte al Castello Alfonsino, che potrebbe divenire un contenitore culturale e la cui area appare destinata a funzioni diverse, compresa quella di accoglienza per eventuali turisti crocieristi, segmento nel quale il porto sta cercando di attrezzarsi e inserirsi dal 2010 (Assindustria Brindisi, 2004).

Pertanto sono numerose le questioni di difficile soluzione e soprattutto le riserve nei confronti delle scelte per lo sviluppo territoriale. Il polo chimico offre minori opportunità di lavoro rispetto al

passato e nel corso degli anni ha prodotto impatti negativi sull'ambiente. Attualmente si attende che l'area venga bonificata sia per la presenza di terreni agricoli adiacenti, ormai improduttivi, che per consentire ulteriori attività imprenditoriali che inneschino processi attrattivi, in grado di creare sviluppo ai quali bisogna puntare se non si vuole rimanere ancorati ad una monocultura industriale. A fronte di questi elementi, vi sono invece il polo energetico e aeronautico che appaiono in fase di rilancio, per la presenza di imprese locali che stanno attraendo grandi gruppi industriali e avviando processi di organizzazione in forma distrettuale.

Intanto la città, come si evince dai Censimenti ISTAT 1991 e 2001, ha perduto popolazione, passando da 95.383 abitanti nel 1991 a 89.081 del 2001, e nel 2008 la popolazione si è attestata su 89.979 abitanti. Sostanzialmente negli ultimi anni c'è stata dunque una perdita secca, che non si può attribuire solo alle tendenze naturali della dinamica demografica, ma sicuramente da imputare anche alla mancanza di occasioni di lavoro che la città non riesce a produrre (Istat, Censimenti della popolazione, 1991-2001).

Al centro dell'analisi, come si può immaginare dalla presenza di tutti gli elementi sopra esposti, si pone la questione ambientale che investe la città, la costa, il porto e anche il suo interno, e la conflittualità tra gli usi, in particolare nell'area in cui è ubicata la Centrale Brindisi Sud, riguardante 16 comuni del brindisino e 19 comuni del Nord leccese. Essa ha sottratto terreni all'attività agricola e quelli ancora coltivati intorno alla Centrale devono essere bonificati. Ciò ha causato problemi economici rilevanti, relativi ai cosiddetti blocchi temporanei dell'attività che naturalmente non hanno risolto il problema, generando lo spettro della disoccupazione. Anche l'attività turistica, pregressa alla costruzione della Centrale, nel tratto costiero a Sud di Brindisi, nelle località Campo di Mare, Torre San Gennaro e Casalabate è fortemente condizionata da questo stato di cose. Si tratta per la maggior parte di un turismo locale e pendolare, della presenza di seconde case, e sembra non prospettarsi nessun progetto di riqualificazione, data la presenza della Centrale e del degrado che ha riguardato sia le fasi di costruzione dell'impianto che quelle di esercizio con un peggioramento delle condizioni ambientali per effetto dell'erosione e dell'inquinamento delle acque. Globalmente la costa brindisina, a fronte del 53,8% considerato balneabile, si presenta non balneabile per interdizione (26,7%), e non balneabile per inquinamento (4,3%) (ARPA Puglia, 2007, p. 4).

La Regione Puglia si è dotata di PUTT (Piani



Urbanistici Territoriali Tematici), di un DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale) e di PTCP (Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali), ma questi ultimi non prevedono una gestione integrata della zona costiera. L'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) evidenzia che nell'area salentina si segnalano l'arretramento delle coste e una elevata pressione antropica tra Torre Canne e Masseria Pilone dove, come si è detto, sono presenti i maggiori insediamenti turistici (Ibidem, p. 10). Riguardo poi l'inquinamento dell'aria, nell'area ionico-salen-

tina il rischio ambientale è molto presente, man mano che ci si approssima alle aree industriali, includendo la città di Taranto, che da tale punto di vista presenta rischi di notevole portata (ARPA Puglia, 2008). A ciò si aggiungono 31 siti oggetto di istruttoria da bonificare e per la città di Brindisi un Sito di Interesse Nazionale (SIN) che comprende sia la parte mare che la terraferma. Anche la situazione dei rifiuti è preoccupante soprattutto per quanto riguarda i Rifiuti Speciali Non Pericolosi (RSNP) nella produzione elettrica e chimica (ARPA, 2006).

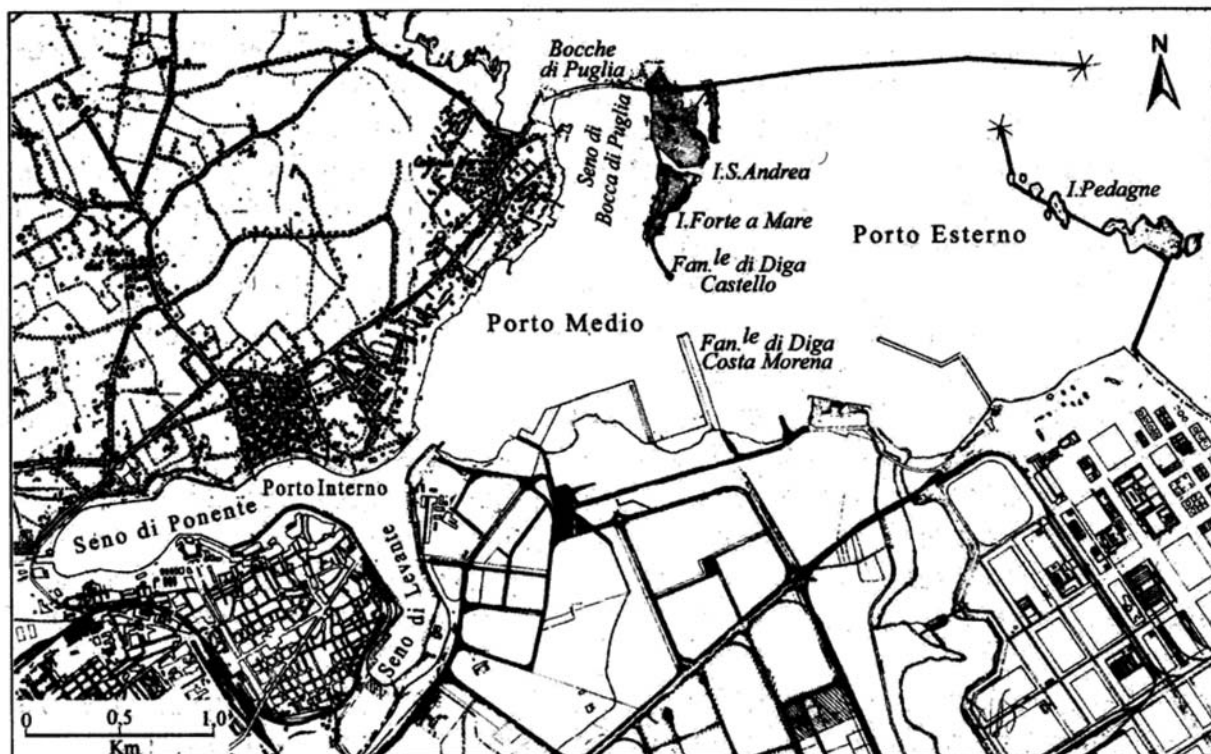


Fig. 2. La morfologia del porto di Brindisi.
Fonte: Autorità Portuale di Brindisi.

Tab. 1. Diverse tipologie di navi (2004-2009) e ormeggi.

Anni	Cisterne	Motonavi	Navi passeggeri	Imbarcazioni da diporto	Totale ormeggi
2004	496	669	1.844	1	3.010
2005	536	643	1.497	-	2.676
2006	574	554	1.374	5	2.507
2007	598	558	1.359	15	2.530
2008	625	499	1.578	70	2.772
2009	463	526	1.487	75	2.551

Fonte: Nostra elaborazione, su dati Avisatore marittimo del porto Brindisi, 2010.

4. Il porto di Brindisi e le sue funzioni

Il porto di Brindisi è situato sulla costa orientale della Puglia, in prossimità di una strozzatura del Mare Adriatico. Pare che la genesi naturale del porto derivi da diverse azioni morfogenetiche prodotte da un processo di erosione di due corsi d'acqua (Canale Cillarese e Canale Palmarini Patri), con la formazione di due corsi vallivi confluenti, invasi in seguito dalle acque del mare, a causa di un abbassamento della costa.

Il porto si incunea nella costa abbracciando il nucleo abitato e per la sua ramificata morfologia si articola in tre bacini: porto esterno, porto medio e porto interno (Novembre, 1973). Il porto esterno ha una superficie di 3 kmq, è limitato a nord dalla Diga di Punta Riso, costruita per proteggere il porto, che ha però provocato uno scarso ricambio delle acque, a sud dalla terraferma, a est dalle isole Pedagne, a ovest dall'isola di S. Andrea e dalla parte esterna di Costa Morena che delimitano quest'area portuale. Il porto esterno ha vocazione principalmente industriale, in esso infatti sono ubicate strutture per lo sbarco di prodotti destinati agli stabilimenti del polo industriale chimico. Su questo fronte del porto si sviluppano le banchine di Costa Morena e lungo la diga, per un tratto di 500 m, vi è un sistema a mezzo nastro e tubature per la movimentazione di rinfuse solide, gassose e liquide e l'alimentazione delle centrali elettriche di Brindisi Nord e Brindisi Sud.

Il porto medio, di circa 1,2 kmq, si sviluppa nello specchio d'acqua racchiuso a Nord dalla diga di Bocche di Puglia, che ne forma il relativo bacino, a ponente dal canale d'accesso detto Canale Pigonati e a sud dalla parte meridionale del Molo di Costa Morena. Si tratta di un'area portuale destinata ad attività commerciali e trasporto passeggeri. Nel Seno Bocche di Puglia è presente inoltre il porto turistico Marina di Brindisi che attende un rilancio per trasformarsi da semplice porto di attracco a cantiere navale per tutti i tipi di interventi tecnici da effettuare sulle imbarcazioni.

Il porto interno, infine, si inserisce nella città vecchia per una superficie di 727.000 mq. Esso si suddivide in Seno di Levante con funzioni commerciali e Seno di Ponente, adibito ancora in parte a installazioni militari che occupano tutte le aree del settore meridionale. Infatti, il 60% del lungo mare è vietato all'uso civico (4.310 m su 7.450) e se a questo si aggiungono le aree di pertinenza della marina militare, gli enti statali (polizia e finanza) e gli enti portuali, si può ritenere che la città sia fortemente bloccata nel suo sviluppo naturale (Autorità portuale di Brindisi, 2009; Caz-

zato, 1993). Tale area è però in fase di recupero in quanto rientrante nel progetto del *waterfront* della città di Brindisi (Fig. 2).

Il movimento delle navi ha subito un calo dal 2004 (3.010) al 2009 (2.551) (Avvisatore marittimo del porto di Brindisi, 2010). Come si può verificare dalla Tab. 1, le diverse tipologie di navi considerate in relazione agli ormeggi, mostrano una dinamica decrescente, assegnando inoltre alle imbarcazioni da diporto, riferite ai mega *yacht*, un valore poco rilevante, se pure in leggera crescita negli ultimi anni, grazie alla maggiore attenzione verso lo stazionamento di questo tipo di imbarcazioni, anche in termini di servizi. Mentre per le altre categorie di diportismo di grandezza inferiore, non comprese nella tabella, si è realizzato lo stazionamento di 700-800 imbarcazioni per anno (Tab. 1).

Il traffico di navi con bandiere nazionali dal 2004 al 2009 è in calo (da 637 a 470), mentre il traffico delle navi battenti bandiere straniera, anche di quelle cosiddette "ombra", vede progredire quelle greche, panamensi, e dell'area caraibica (Trinidad-Tobago e S. Vincent-Grenadine). In forte decremento le bandiere albanesi, croate e senegalesi. In particolare, circa le relazioni tra il porto di Brindisi con l'Albania, è necessario ricordare che dal 1990, con la riapertura delle frontiere, e per tutto il decennio, la città ha assistito, ai ripetuti sbarchi in massa di profughi, giunti con le cosiddette "carrette del mare", impegnandosi sia nella prima organizzazione che successivamente nell'accoglienza dei flussi. Oltretutto, attualmente, i rapporti con l'Albania non sembrano facilitati. Infatti, bisognerebbe istituire una linea tra il porto di Brindisi e Durazzo, che assicura già al porto di Bari 250.000 passeggeri l'anno, considerando oltretutto che la distanza si ridurrebbe di 20 km rispetto a tale porto.

Riguardo poi il traffico crocieristico, il porto di Brindisi, sino ad oggi, non si è inserito in tale segmento nel quale il porto di Bari è *leader* a livello regionale. Ma dal 2010, tra aprile e settembre, anche il porto di Brindisi avrà 18 ormeggi per 5 navi da crociera, di lunghezza non superiore ai 150 m, in quanto attualmente navi di lunghezza superiore avrebbero difficoltà ad attraccare sia per le caratteristiche delle banchine che per i fondali, dato che l'ingresso al porto presenta una ristrettezza nel Canale Pigonati. Le navi da crociera sono di proprietà di una Compagnia di navigazione spagnola, la Pullmantour, con la nave Zenith, che ha capienza di 1.800 passeggeri e 600 membri dell'equipaggio e una Compagnia di navigazione inglese, la Ugo Triumph, con 4 navi e una capienza di cir-



ca 1.000 passeggeri ciascuna. Si prevede dunque, per tutto il periodo considerato, un movimento di circa 60.000 passeggeri crocieristi; attualmente il porto si sta attrezzando per migliorare le banchine e dotarsi di servizi per avviare tale attività (Autorità Portuale di Brindisi, 2009). A proposito poi del movimento passeggeri, esso ha registrato dal 2000 al 2008 un forte decremento (da 949.894 a 525.791). Tuttavia, pur con l'andamento particolarmente negativo del 2006 (-20% circa di traffico), sembra attualmente in ripresa (Tab. 2).

Per quanto riguarda le merci, il movimento è passato da 8.770.011 tonnellate nel 2000 a 12.869.534 nel 2008. Il traffico riguarda soprattutto le rinfuse di carbone, destinate alle Centrali ENEL ed Edipower, olio combustibile, gas naturale e prodotti chimici, data la presenza di industrie specializzate in tali settori. La progressione del movimento, evidenziata negli anni presi in considerazione, a parte il 2005 che registra un calo di circa il 12%, è da attribuire alle merci sopradette. Attraverso un esame più analitico, negli anni 2006-2009, si registra un movimento maggiore di rinfuse solide rispetto a quelle liquide. Tra le prime prevale nettamente il carbone che supera i 7.000.000 di tonnellate (7.478.510 nel 2008), nelle rinfuse liquide i prodotti chimici (solfati e fertilizzanti che nell'ultimo anno preso in considerazione cala però quasi dell'83%), gas liquidi (propilene e propano in testa) e prodotti petroliferi. Tra le merci varie si registra una progressione netta nel 2008 di merci su *Ro-Ro* (1.849.619 tonnellate) (Autorità Portuale di Brindisi, 2006-2008).

Una riflessione conclusiva sul traffico container riguarda la possibilità che il porto di Brindisi possa giocare un ruolo strategico all'interno del Mediterraneo. La vicinanza con il porto di Taranto e la consapevolezza che le grandi compagnie di navigazione, per convenienza, si siano già col-

locate con i loro terminal nell'area del Mediterraneo o al centro o lungo le rotte che da Suez conducono a Gibilterra, induce a pensare che il porto potrà avere un futuro in questo mercato solo in tempi lunghi. Ma è già stato ultimato un bando di gara internazionale per realizzare tale traffico a Punta delle Terrae, all'estremità del porto. E sembra comunque percorribile l'idea della costituzione di un terminal *multipurpose* e di una piattaforma polifunzionale per la movimentazione di ogni tipo di merce verso le destinazioni finali, attraverso l'impiego di un sistema integrato intermodale, non ancora presente nel porto, che evitando le rotture di carico, consentirebbe maggiore efficienza ed economicità all'operatività portuale.

5. Il ruolo del mare e della costa nei progetti di riqualificazione e sviluppo

Volendo inoltre evidenziare il ruolo del mare e della costa nella progettazione della città e del territorio brindisino risulta utile innanzitutto analizzare i progetti di internazionalizzazione attivati e in cantiere. A tal proposito sono in corso programmi di cooperazione transfrontaliera, presenti nel Documento strategico 2007-2013. Dal punto di vista geopolitico si seguiranno tre direttrici: sviluppare l'itinerario del Corridoio 8, non ancora avviato, incrociare gli itinerari dei Corridoi balcanici (Corridoi 4 e 10) e aprirsi ai paesi terzi del Mediterraneo, coinvolgendo Malta, Cipro e Turchia (Camera di Commercio di Brindisi, 2007a, p. 2). Ciò dovrebbe assegnare maggiore centralità al Mediterraneo e sfruttare l'attivazione di un Corridoio Meridiano est-ovest che esalti le funzioni di nuove reti e potenzi i sistemi produttivi locali, abbastanza penalizzati in questo territorio (Carta, 2006). In tutto ciò il porto di Brindisi, integrato ai porti regionali di Bari e Taranto, potrebbe svolgere una funzione centrale, con un ruolo di porta di accesso e di collegamento sia con l'esterno dell'area che con l'entroterra provinciale.

Sempre nel Documento strategico della Provincia di Brindisi si sottolinea l'importanza della realizzazione di una "Piattaforma logistica Adriatica Sud" composta dal nodo di Pescara, dal nodo ferroviario e portuale di Bari e in prolungamento di Brindisi e Taranto, con quest'ultimo in funzione di *hub* in raccordo con quello di Gioia Tauro e dagli interventi previsti dalla Programmazione Regionale per l'Internazionalizzazione (PRINT), per portare a sistema le diverse politiche di sviluppo economico per il Sud e far sì che l'area ionico-

Tab. 2. Movimento dei passeggeri nel porto di Brindisi, anni 2000-2008.

Anni	Totale passeggeri	Differenza %
2000	949.894	-
2001	863.211	-9,12
2002	721.187	-16,45
2003	684.578	-5,07
2004	544.457	-20,46
2005	562.257	-3,26
2006	454.386	-19,18
2007	412.204	-9,28
2008	525.791	27,56

Fonte: Avisatore marittimo del porto di Brindisi, 2010.

salentina si proietti pienamente ed efficacemente nel bacino del Mediterraneo (Camera di Commercio di Brindisi, 2007b).

All'interno poi del Programma Interreg III Italia-Albania, nella programmazione 2000-2006, il "Progetto mare delle Aquile" ha inteso rafforzare e qualificare il sistema della cooperazione transfrontaliera nei settori del turismo marittimo. Mentre nel Programma Interreg III Italia-Grecia, Brindisi ha portato avanti il progetto *Know How* per formare specialisti in logistica applicata, trasporto passeggeri, merci e container (Camera di Commercio di Brindisi, 2007a, pp. 13-14), il progetto *Sealink* si propone di mettere in rete i porti di Brindisi, Corfù e Igoumenitsa, quali terminali del Sistema logistico in Italia e in Grecia. Va ricordato, inoltre, il progetto *Adrion* mirante alla realizzazione di nuovi servizi di informazione e comunicazione, completi di trasporto combinato ai passeggeri, che viaggiano per mare. Esso ha riguardato i porti di Brindisi e Bari in Italia e i porti di Corfù, Igoumenitsa e Patrasso in Grecia (Ibidem, pp. 20-22).

Ma è altresì interessante verificare quanto nei piani operativi del porto e della città si sia programmato per il tratto costiero e per il *waterfront*. Un intervento significativo per la riqualificazione urbana ha riguardato, ad esempio, la programmazione comunitaria Urban II 2000-2006. Anche se di rilevante vi è solo la Misura 1.1 (progetto 1), finalizzata al "Recupero e riqualificazione del Lungomare Regina Margherita con la sistemazione della Piazzetta S. Dioniso" (Comune di Brindisi, 2003).

Focalizzando l'attenzione sui piani urbani della città si può evidenziare come Brindisi non disponga di un Piano Urbanistico Generale (PUG), ancora in fase di redazione; tuttavia nel 2008 è stato stilato un Documento di rigenerazione urbana che pone l'attenzione su alcune iniziative strategiche, orientate alla valorizzazione delle attività marittime turistiche tra cui: la costruzione e la commercializzazione di pacchetti *weekend* che sfruttino la vicinanza tra il porticciolo turistico Marina di Brindisi e l'aeroporto e che includano visite alla città e alle aree turistiche limitrofe, l'ampliamento dei collegamenti via mare dei diversi insediamenti prospicienti il porto medio e il porto interno attraverso le Circolari del mare, un servizio di navette pubbliche che consenta un basso impatto ambientale rispetto al sistema di trasporto pubblico, e lo slittamento delle attività portuali verso il porto medio e il porto esterno (Comune di Brindisi, 2008).

Inoltre, riguardo la funzione del porto e la sua evoluzione, è necessario un rafforzamento

delle sue vocazioni funzionali e competitive che potranno favorire un sistema produttivo policentrico, incentrato sulla massimizzazione dei benefici esterni correlati ad una più facile accessibilità dell'*hinterland* e all'inserimento dei sistemi produttivi locali nei mercati globali. Obiettivo di difficile soluzione, date le problematiche legate alla logistica che non favoriscono le relazioni né con l'interno né a livello internazionale. Infatti, la dotazione è caratterizzata prevalentemente da due nodi: l'Aeroporto del Salento e il porto di Brindisi¹. Un grande deficit riguarda anche il trasporto su rete stradale. Esso è infatti insufficiente, inadeguato e molto pericoloso. Mentre il trasporto ferroviario ha vissuto sino a pochi anni fa una situazione critica, a causa della mancanza di linee elettrificate a binario doppio (i lavori tra Brindisi e Lecce sono stati ultimati nel 2007), che produceva in alcuni tratti una velocità di percorrenza molto bassa, uno dei fattori fortemente penalizzanti per lo sviluppo economico e territoriale dell'intero Salento.

Ma l'altro nodo fondamentale per la realizzazione di un sistema territoriale integrato è rappresentato appunto dal porto, che dovrebbe porsi non solo come efficiente sistema di movimentazione delle merci in arrivo e in partenza, caratterizzato da buona economicità, certezza degli accosti, adeguata velocità di movimentazione delle merci a tariffa competitiva e disponibilità di spazi portuali e retro portuali (magazzini, *distripark*, ecc.), ma anche poter contare su servizi di collegamento e trasporto terrestre efficienti e capillari. A tal proposito si pensa ad una riqualificazione e un rilancio consistenti, anche se vi sono problematiche fortemente critiche sulle quali bisogna cercare ampie convergenze e sinergie tra Regione, Provincia, Comune, Autorità Portuale, Consorzio SISRI (Sviluppo Industriale e di Servizi Reali alle Imprese), Ferrovie dello Stato, Associazioni di categoria, ma anche imprenditori privati. In questa direzione, i Piani operativi, negli anni recenti, hanno cercato di dare impulso al porto di Brindisi, tentando di rimuovere alcune difficoltà strutturali e definendo meglio anche la sua funzione all'interno dei porti regionali, come si è potuto verificare dall'analisi effettuata e dalle testimonianze dirette. Una problematica importante è legata al gigantismo navale e alla presenza di grandi banchine, piazzali retrostanti e soprattutto di fondali adeguati. Infatti, la mancanza di infrastrutture in tal senso comporta una capacità di assorbire una quantità limitata di merci, tagliando fuori i porti minori dalle rotte delle grandi navi e ciò costituisce un problema anche per il trasporto crocieristico. Un ulteriore



fattore è legato al trasporto containerizzato, attesa la vicinanza con Taranto. Da qui la necessità di posizionare il porto di Brindisi in un sistema poli-funzionale (industriale, commerciale e turistico), garantendo innanzitutto servizi adeguati e una più efficace integrazione con i porti regionali di Bari e Taranto (Autorità Portuale di Brindisi, 2009). La vera sfida è comunque quella di riappropriarsi del fronte mare occupato da installazioni militari che, come si è detto, frenano lo sviluppo di un tratto consistente del porto. Nei piani operativi dell’Autorità Portuale sono presenti anche interventi per riqualificare il *waterfront* come la ristrutturazione del Villaggio pescatori, l’utilizzazione di spazi per creare eventi stabili come la Fiera del Salento, per ampliare le attività nautiche dando impulso, ad esempio, al Salone Nautico del Salento e del Turismo Sostenibile (SNIM). Questo Salone dal 2010 si svolgerà nello specchio antistante le banchine di Sant’Apollinare, situato nel porto interno, nel Capannone ex Montecatini che cambierà dunque destinazione d’uso, per ospitare uno degli eventi più importanti del settore nautico in Italia meridionale.

Infine, nella pianificazione di Area Vasta di Brindisi e nel piano strategico è presente una visione e un’organizzazione più integrata dello spazio costiero e dell’interno. In particolare, tale visione è implicita negli obiettivi prioritari che essa si propone di perseguire: potenziare la funzione di punto di snodo e di collegamento tra il Grande Salento (Taranto, Lecce e Brindisi) e il sistema lineare delle città adriatiche, al fine di favorire l’integrazione con le altre aree centrali, semi centrali e periferiche; stimolare i processi economici dell’Area Vasta brindisina, favorendo i sistemi locali (produttivi, turistici e culturali, di ricerca e formazione) nelle azioni volte a cogliere l’espansione offerta dalla posizione strategica del territorio dell’Area Vasta; e rispettare le identità e le specificità dei sub sistemi territoriali, quali valori portanti di modalità di sviluppo differenti che si riconoscono come parti di un’unica matrice strategica di integrazione (Area Vasta brindisina, 2008b).

6. Conclusioni

In definitiva Brindisi è una città che non ha ancora espresso una visione condivisa e comune del suo sviluppo futuro. Non si è riusciti innanzitutto a rifunzionalizzare le aree industriali, mentre gli strumenti operativi ed urbanistici sono stati poco efficaci nel promuovere una riqualificazione e una

rigenerazione urbana, a fronte dell’egemonia economico-culturale di tipo “industrialista” che tendeva a leggere il futuro con le “lenti” della grande industria.

Oggi a tutto ciò non sembra ancora far seguito un nuovo modello di sviluppo. Il porto si qualifica e la città può ambire ad assumere un ruolo più dinamico solo promuovendo nuove funzioni economiche e nuovi spazi pubblici, capaci di esprimere qualità urbana, senso di sicurezza e di appartenenza. In tal senso, i progetti per la città devono proporre un nuovo assetto urbanistico e socio-economico e una rigenerazione legata al rapporto con il mare, alle qualità paesaggistiche, alle vocazioni turistiche e alle risorse.

Per far sì che il sistema territoriale brindisino, della costa e dell’interno, possa sviluppare una dinamica integrata è opportuno, in primo luogo, che la città di Brindisi e il mare non siano considerate due realtà distinte e ciò potrà avvenire solo con azioni coordinate da parte dei responsabili locali che facilitino un processo sistemico e un maggior coinvolgimento della popolazione, quale migliore veicolo per la promozione della città e delle sue attività vocazionali, legate indissolubilmente al mare.

Inoltre, in un’ottica attenta all’obiettivo di rafforzare relazioni positive tra la costa e l’interno, attraverso il superamento di vicende conflittuali riguardanti un territorio rimasto schiacciato tra la realtà di Bari e di Lecce, bisogna comunque registrare come esso non si sia ripiegato su se stesso, ma sia invece sempre più orientato alla ricerca di una nuova dimensione. Lo dimostrano tutte le iniziative esposte che attendono oggi una positiva attuazione, soprattutto in termini di sostenibilità ed equilibrio. Un sistema territoriale così ricco di identità, di cultura contadina e industriale, di infrastrutture, tanto da proporsi come riferimento non solo per la provincia brindisina, ma anche per il Salento e la Puglia, deve educarsi a non disperdere le sue risorse, a non degradarle e a rispettare, con scelte un po’ più coraggiose e partecipate, tutto il suo potenziale, anche le eredità del passato, in un’ottica di cambiamento. Solo così la città di Brindisi, la sua costa e il suo porto potranno svolgere un ruolo fondamentale in termini economici, garantendo al tempo stesso uno sviluppo territoriale integrato ed equilibrato. In questa prospettiva il porto potrà ambire ad un ruolo strategico, sia rispetto alle dinamiche produttive dell’entroterra che rispetto alla ri-articolazione delle reti globali del commercio, che individuano oggi nel Mediterraneo un’area sempre più rilevante e strategica.

Bibliografia

- Aeroporti di Puglia, *Masterplan per lo sviluppo del sistema aeroportuale della Puglia, Contratto di programma 2009-2012*, Bari, 2008.
- Area Vasta brindisina, *Piano strategico dell'area vasta brindisina, L'analisi di contesto*, Brindisi, 2008a, pp. 56-58.
- Area Vasta brindisina, *Piano strategico dell'area vasta brindisina, Il Documento strategico*, Brindisi, 2008b, pp. 8-20.
- Arpa Puglia, *Relazione sullo stato dell'ambiente, Rifiuti*, Bari, 2006, p. 259.
- Arpa Puglia), *Il mare in Puglia*, Bari, 2007, pp. 4, 10.
- Arpa Puglia, *Stato dell'ambiente in Puglia 2007-2008*, Bari, 2008.
- Assindustria Brindisi, Osservatorio regionale banche-imprese di economia e finanza, *Il sistema industriale della Provincia di Brindisi. Tendenze e prospettive*, Brindisi, 2004, p. 37.
- Associazione degli Industriali della Provincia di Brindisi, Centro Studi Confindustria, *Dall'emergenza allo sviluppo, Rapporto CERPEM*, Bari, 1990, pp. 33-38.
- Associazione degli Industriali della Provincia di Brindisi, Camera di Commercio di Brindisi, *Pacchetto localizzatore Brindisi*, SIPI, Roma, 1993, pp. 81-89.
- Autorità portuale di Brindisi, *Porto di Brindisi, Statistiche*, Brindisi, 2006-2008.
- Autorità portuale di Brindisi, *Piano operativo triennale 2010-2012*, Brindisi, 2009.
- Avvisatore marittimo del porto di Brindisi, *Statistiche sul porto di Brindisi*, Brindisi, 2010.
- Azienda di Promozione Turistica (APT) di Brindisi, *Statistiche sull'offerta turistica in provincia di Brindisi*, Brindisi, 2005-2009a.
- Azienda di Promozione Turistica (APT) di Brindisi, *Statistiche sulla domanda turistica in provincia di Brindisi*, Brindisi, 2005-2009b.
- Camera di Commercio di Brindisi, *I progetti di cooperazione internazionale della Camera di Commercio di Brindisi*, Brindisi, 2007a, pp. 2, 13-14, 20-22.
- Camera di Commercio di Brindisi, *Documento strategico della Camera di Commercio di Brindisi per il periodo di programmazione 2007-2013, Piano di cooperazione territoriale e di internazionalizzazione dell'economia della provincia di Brindisi*, Brindisi, 2007b, p. 6, 87.
- Camera di Commercio di Brindisi, *6a Giornata dell'Economia, L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio*, Rapporto Brindisi 2008, Brindisi, 2008, p. 18, 36.
- Carta M., «Il corridoio meridiano come connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno», in *Urbanistica*, Roma, 2006, INU edizioni srl, n. 129, gennaio-aprile, pp. 15-18.
- Cazzato M., *Guida di Brindisi: la storia, la città antica, il porto e il paesaggio costiero*, Congedo, Galatina (Lecce), 1993, pp. 17-20.
- Colantoni M. (a cura di), *Turismo: una tappa per la ricerca*, Pàtron, Bologna, 1999, pp. 12-70.
- Comune di Brindisi, *Programma Urban Brindisi, Relazione finale*, Brindisi, 2003, p. 14.
- Comune di Brindisi, *Documento programmatico di rigenerazione urbana*, Brindisi, 2008, pp. 8-10, 12-20.
- Istat, *Censimenti della popolazione*, Roma, 1991-2001.
- Istituto Guglielmo Tagliacarne, *L'economia brindisina nel decennio 1995-2005*, Camera di Commercio di Brindisi, Brindisi, 2006, p. 8.
- Novelli G., «Industria agevolata e portualità: il caso della Puglia», in Muscarà, C., Soricillo, M., Vallega, A. (a cura di), *Changing maritime transport, Seminar on the Geography of maritime circulation*, Vol. 2, Istituto Grafico Italiano, Cercola (Napoli), 1982, pp. 504-516.
- Novembre D., «Natura e uomo nella morfogenesi dell'ansa portuale Brindisi», in *Ann. Fac. Lettere e Filosofia*, Università di Lecce, 1969-1971 (1973), Editrice Salentina, Galatina, 5, pp. 149-180.
- Provincia di Brindisi, Sviluppo Italia Puglia, *Rapporto di ricerca sulla provincia di Brindisi: la comunità che si racconta*, Ediz. Ragusa Grafica Moderna, Bari, 2003, pp. 18-20.
- Regione Puglia, Assessorato agricoltura, foreste, caccia e pesca, Ufficio di sviluppo agricolo, *Puglia rurale: il territorio della collina di Brindisi*, EditCopyright, Bari, 1998, pp. 6-9.
- Regione Puglia, Assessorato agricoltura, foreste, caccia e pesca, Ufficio di sviluppo agricolo, *Puglia rurale: il territorio della pianura di Brindisi*, EditCopyright, Bari, 1999, pp. 6-9.
- Unioncamere, Camera di Commercio di Brindisi, *7a Giornata dell'Economia, L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio*, Rapporto Brindisi 2009, Brindisi, 2009, p. 29.
- Zunica M., *Ambiente costiero e valutazione d'impatto*, Pàtron, Bologna, 1992, pp. 131-133.

Note

¹ Nonostante la debolezza infrastrutturale, la presenza dei due nodi rende Brindisi una delle province del Mezzogiorno d'Italia con la migliore dotazione infrastrutturale, se rapportata all'estensione geografica e alla densità della popolazione, anche se è bene specificare che l'Aeroporto del Salento ha l'utenza delle tre province (Brindisi, Lecce e Taranto), non essendoci nell'area salentina e ionica un altro aeroporto civile (Aeroporti di Puglia, 2008).

