

Autorità portuale di Brindisi

Il Sistema urbano portuale e le nuove stazioni marittime

A partire dal 2002, si è avviato in seno all'Autorità portuale di Brindisi un processo di coordinamento e di pianificazione moderno, promozionale, attivo, che assume 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 (Prp) di Brindisi o il Sistema urbano portuale, comprendente il Sistema di trasporto pubblico via mare, o l'Adeguamento tecnico funzionale della banchina centrale nel porto interno, 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 Prp.

Il porto di Brindisi, all'estremo oriente del mezzogiorno d'Italia, tende a diventare il soggetto di ogni 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 esterna.

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.

Coerentemente a quanto previsto dalla Legge 84/94, l'Autorità portuale di Brindisi propone l'attivazione di un processo di infrastrutturazione, teso a promuovere le decisioni partecipate, caratterizzandosi come una fase di apprendimento reciproco tra i molteplici attori coinvolti, in modo da generare consenso sulle scelte strategiche di rigenerazione urbana e territoriale.

Il porto di Brindisi è uno dei terminali più rilevanti dell'Adriatico, per cui può svolgere un ruolo di grande importanza sia per il sistema trasportistico internazionale che per la realizzazione di un polo portuale di rango superiore: centro di interscambio con le aree mediterranee mediorientali e dei Balcani.

La sua collocazione geografica, le sue caratteristiche naturali, la sua polifunzionalità, rendono lo scalo brindisino di rilevante importanza per l'intensificazione dei traffici internazionali con il Mediterraneo orientale, con la ex Jugoslavia, l'Albania e tutti i paesi dell'est (Corridoio 8), fra i quali la Grecia rappresenta indubbiamente il terminale più rilevante.

A partire dal “corridoio adriatico” si potrà rafforzare e potenziare il ruolo del porto; tuttavia, in una strategia di rinascenza urbana, è necessario superare la carenza strutturale legata alla diffusa insufficienza delle infrastrutture di collegamento e di accesso.



Variante al Piano regolatore portuale.

La Variante al Piano regolatore portuale

A partire dai vari finanziamenti in corso, dai Protocolli d’intesa già sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture nonché dagli Accordi di programma già sottoscritti con la Marina Militare (Area ex Pol) o *in itinere* (2° Accordo di programma con la Marina Militare), si è ritenuto opportuno predisporre una Variante al Piano regolatore portuale riguardante il completamento degli accosti portuali per navi traghetto e Ro–Ro a Sant’Apollinare ed il nuovo Pontile Enel, eliminando le interferenze non necessarie tra traffico portuale e traffico urbano e tra traffici portuali di diverso tipo, garantendo così fluidità di collegamenti trasportistici tra il porto e le grandi arterie di comunicazione nazionale ed europee, sia su ferro che su gomma.

Il potenziamento della capacità ricettiva per il traffico passeggeri passa attraverso la realizzazione di 5 nuovi accosti Ro–Ro e traghetti presso la ex spiaggia di Sant’Apollinare.

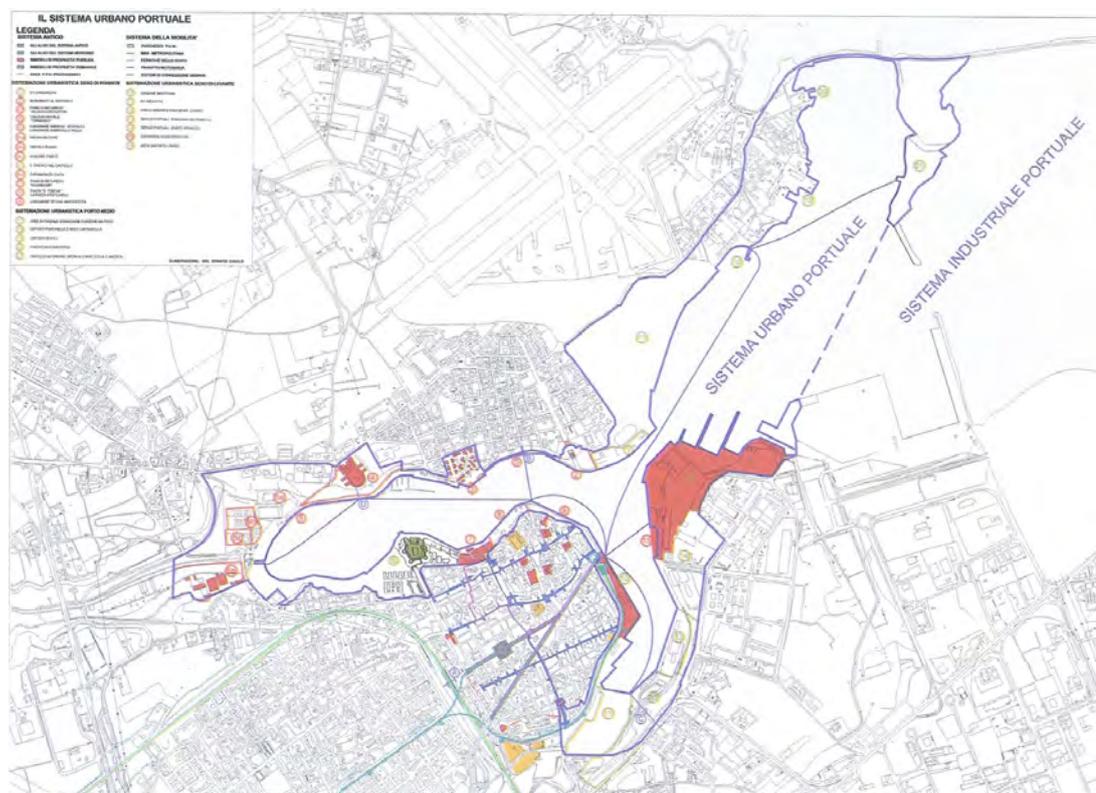
La Variante al Piano regolatore portuale, concernente la progettualità connessa alla realizzazione dei cinque nuovi approdi per le navi traghetto e Ro–Ro di Sant’Apollinare, reca quale corollario diretto la necessità di congiungere fisicamente, attraverso la realizzazione di una viabilità compatibile con l’intensità dei flussi di traffico veicolare che si andranno a sviluppare dopo la realizzazione e entrata in operatività delle nuove banchine, 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 notoria 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 sia anche teatro di incontri e di scambi di popoli diversi e che tale permanenza storica rappresenti 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’infrastruttura porto, con le sue “servitù militari”, le aree dismesse e le enormi potenzialità che le derivano anche 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 puntare sul Sistema urbano portuale come ambito territoriale da trasformare (attraverso l'attuazione di studi di fattibilità e progettazioni urbanistiche prima e con la realizzazione della Società di trasformazione urbana poi) 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 di Brindisi derivi solo dal rilancio del porto, risulta però



Sistema urbano portuale (Sup).

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 (Piano regolatore del porto, Prg della città, Piano territoriale dell'area industriale, Programma triennale delle opere pubbliche dell'Autorità portuale, del Comune, del Sisri o Programma operativo portuale, ecc.) ad una pianificazione per ambiti circoscrivibili (Sistema urbano portuale) 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 ed astratti .

Le Stazioni marittime

Nel più vasto programma del Sistema urbano portuale, intendendo per tale l'individuazione di un ambito del porto che, interagendo direttamente con la città, si presta ad una serie di interventi di riqualificazione e di ristrutturazione rivolti alla valorizzazione dello specchio acqueo portuale quale vera e propria piazza d'acqua della città di Brindisi, nonché per il traffico crocieristico e traghetti, vanno a collocarsi: la realizzazione del nuovo Terminal passeggeri a Sant'Apollinare con il recupero dell'ex Capannone Montecatini; la nuova Stazione Marittima Albania ubicata nel cosiddetto Capannone Cianciola, presso la Banchina carbonifera nel Seno di Levante; il progetto di restauro e ristrutturazione della vecchia Stazione marittima, opera dell'ing. Rapisardi negli anni '30 e raro esempio di razionalismo italiano nel mezzogiorno, da adibirsi a Terminal crociere.

La Stazione marittima di Sant'Apollinare

In relazione alla Stazione marittima di Sant'Apollinare, riprova della validità e del grande interesse che l'idea ha già suscitato nell'intero territorio, è la circostanza che ha visto l'Autorità portuale ricevere da almeno due soggetti societari privati, a partecipazione prevalente pubblica, di specifiche istanze finalizzate ad ottenere la gestione

futura dell'importante infrastruttura o, addirittura, alla costruzione della stessa in regime di project financing. Si prevede infatti di recuperare ad usi coerenti con il traffico passeggeri e/o crocieristico il Capannone ex Montecatini (esempio di archeologia industriale con struttura in legno, realizzata negli anni 30 con archi a tre cerniere e luce di 28 metri). Per tale capannone sono in corso i lavori di restauro progettati e diretti dalla Soprintendenza. La definizione della nuova Stazione Marittima di Sant'Apollinare sarà affidata ad un concorso di progettazione una volta completata la procedura di Via e di approvazione della Variante al Piano regolatore portuale.



Stazioni marittime nel Sup.

La nuova Stazione marittima Albania

Sempre nell'ottica di ottimizzare ed incrementare le risorse infrastrutturali, da asservire al traffico delle navi passeggeri e Ro-Ro, l'Autorità portuale ha già avviato importanti lavori di recupero funzionale e di ristrutturazione del cd. capannone Cianciola presso la banchina Carbonifera, per un importo di spesa complessivo pari a circa 1,6 milioni di euro. In detta struttura saranno allocati i principali servizi resi dalle Amministrazioni pubbliche in relazione al traffico veicoli e passeggeri in linea principalmente con l'Albania e la Turchia, Paesi non sottoscrittori degli accordi di Schengen e che, pertanto, non possono usufruire delle facilitazioni in relazione ai controlli previsti ai varchi di frontiera dell'Unione europea.

Il progetto di riadattamento e recupero agli usi portuali del manufatto citato era già stato previsto dal vigente Pot ma, soltanto nel dicembre 2003, è stato possibile raggiungere gli accordi necessari sia con i concessionari fruitori di gran parte dello stesso che con le Amministrazioni statali (Dogana, Polizia di Frontiera e Capitaneria di Porto), per poter avviare i lavori.

Questi ultimi, una volta conclusi, permetteranno alle Forze di Polizia e Doganali di effettuare i controlli di rito ai passeggeri che sbarcano dalle navi ormeggiate presso quell'ambito portuale in appositi spazi coperti e dotati dei servizi indispensabili (sala di attesa, servizi igienici, ecc.), eliminando quella pratica sino ad oggi invalsa che ha visto espletare i citati controlli a bordo delle navi stesse, sottoponendo i passeggeri a periodi molto lunghi (anche fino a tre ore dall'ormeggio nave) di attesa per lo sbarco. Tale situazione non è ovviamente più tollerabile per uno scalo che vuole dirsi funzionale. Inoltre, sempre nel capannone verranno concentrati alcuni uffici dell'Agenzia delle Dogane e della Polizia di Frontiera oltre che, con ogni probabilità, una parte degli uffici della Sanità Marittima, organismi tutti direttamente interessati al monitoraggio dei flussi provenienti/destinati ai Paesi extra Schengen.

La ristrutturazione della Stazione marittima storica

Il progetto di restauro e di ristrutturazione della storica Stazione marittima, da adibire al traffico crocieristico, si collega a quello dell'ex capannone Cianciola (Stazione Marittima Albania), poiché in questo vanno a collocarsi

tutta una serie di funzioni e di servizi ora presenti, a vario titolo, nelle strutture e negli ambienti della Stazione e perché la sua più idonea futura destinazione si completa con quelle via via trasferite nel cd. Cianciola.

Tale collegamento fra Stazione Marittima ed il capannone ex Cianciola costituisce una reinterpretazione del progetto Rapisardi-Manzo, che prevedeva un proseguimento dell'edificio attraverso ballatoi e porticati, mai realizzati, nei quali dovevano essere dislocati i locali dei Magazzini generali.

Questa introduzione ovviamente risponde, oggi, a nuove intervenute esigenze, come la creazione nuovi percorsi pedonali per i viaggiatori in transito presso gli approdi della Banchina del Seno di Levante.

Attraverso il collegamento in quota e gli ascensori si è inteso anche consentire un collegamento al livello delle coperture del ballatoio antistante la sala arrivi, ad una quota superiore di m 1: si è voluto, cioè, restituire una nuova funzione pubblica al lastrico solare.

Da questo livello superiore, reso sicuro con ringhiere simili a quelle poste ai due piani inferiori, si può offrire ai croceristi in transito una visuale di elevata qualità: è possibile vedere i due porti, quello interno e quello medio, il centro-storico, con il quartiere delle Mattonelle e con il fronte sul porto, con le Colonne della via Appia e il Duomo, il Monumento del Marinaio d'Italia e il ristrutturando ex-Capannone della Montecatini.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Autorità Portuale Brindisi
Area Tecnica

IL CASO

Il Sistema urbano portuale e le nuove stazioni marittime

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Area Portuale / città/territorio storico

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Pianificazioni specialistiche

RIFERIMENTI

Urbanistica Informazioni n. 181