

Unica idea per una città-porto carica di emozioni

di Francesco DI LEVERANO

Un porto carico di emozioni. D'accordo, ci andava quantomeno un bell'anche dietro le emozioni. Però il titolo ne avrebbe sofferto. Un porto, dunque, carico anche di emozioni oltre che di bastimenti. Ne siamo certi. E anche il richiamo al bastimento non può che far riflettere sull'eterna dicotomia tra ragione e sentimento, tra funzione e forma e tra quest'ultima e la sua intima struttura. Discussioni antiche certo, pregne di stati di conflitto, non di facile lettura, e quindi, necessitanti di uno sforzo applicativo fuori dal comune. Ma Brindisi merita questo sforzo, non fosse altro per il debito contratto nei confronti del suo trascorso più che millenario. Una città creativa e creatrice, dove attrattori vecchi e nuovi esprimano spunti emozionali in un contesto organizzato e funzionale, ambiziosa protagonista del nuovo secolo, in cui le conurbazioni competevano sempre meno per dimensione e sempre più per ruolo, servizi ad alto valore aggiunto, capacità di connettività. Ed è proprio nella città-porto che la scena con le sue suggestioni e il sistema connettivo trovano una sintesi. Brindisi, appunto, è città-porto per eccellenza in dove la morfologia del centro urbano altro non è che figura rivelata dalla linea fantasiosa del mare. Sono i suoi affacci al mare che declinano al meglio tali virtù, luoghi densi e ibridi in cui risorse, opportunità ed ambizioni si fanno visione, strategie e progetto.

Una città-porto emozionale, quindi, è una città capace di generare una nuova forma urbana e di produrre un nuovo paesaggio trasformando i flussi di energie che attraversano le grandi reti infrastrutturali, rendendole più vitali, comunicative e competitive. Una nuova città degli scambi e dell'innovazione in cui le funzioni portuali vengono integrate da grandi servizi urbani, residenze e servizi di quartiere finalizzati ad alimentare un più evidente "effetto città" del fronte a mare. A Brindisi, invece, l'area portuale si è via via separata dal centro urbano, acquisendo un'autonomia e una di-

stanza che non troviamo in altre città simili. Mentre in passato l'identità urbana si integrava con quella del porto, ora la relazione tra le parti appare intricata e discontinua. Questa nuova realtà è però incomprensibile senza una riflessione sul distacco delle aree portuali dalla struttura urbana, sul momento e le ragioni della separazione che, cancellando i tradizionali rapporti funzionali, visivi e sociali hanno introdotto esigenze nuove e contrastanti. Se da un lato, infatti, il porto richiede più autonomia, dall'altro la città rivendica più integrazione. Gli aspetti su cui si gioca la competizione tra le città non è più il mercato locale ma il saper realizzare e gestire un nuovo sistema di relazioni, servizi e infrastrutturazione. Assu-

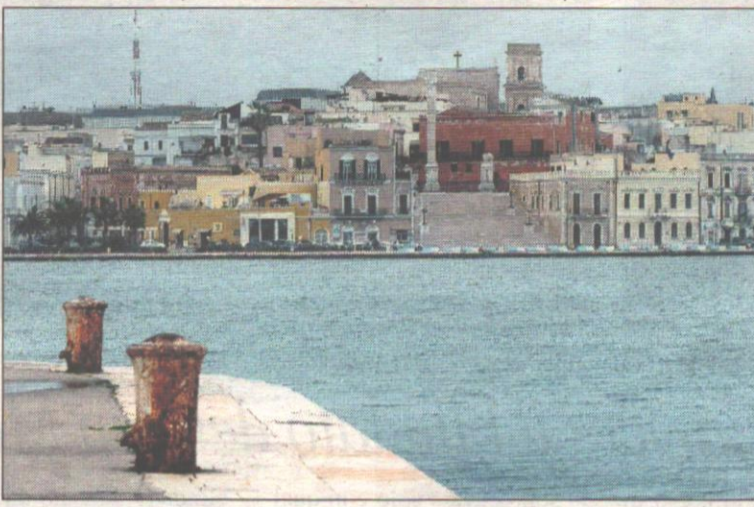
mono importanza gli spazi e le reti che legano il porto agli altri nodi territoriali, alla città stessa, allo scalo ferroviario, all'aeroporto e alle vie di comunicazione su gomma, tutte infrastrutture presenti ma non debitamente sfruttate. E, in tale ottica, deve essere investigato il dato quali-quantitativo successivo al superamento dell'attuale trinomio porto-città-area industriale a favore,

magari, della formula porto-città-logistica e provare ad imputare così il nuovo e più complesso ruolo del "nodo" intermodale. Tutto ciò deve scontare ineluttabili passaggi pianificatori, unici strumenti capaci di dettare e coordinare le regole per l'esecuzione. Gli stessi devono trascendere, però, dalle schematizzazioni offerte dal quadro normativo per traguardare un linguaggio comune, in grado di conciliare l'interesse pubblico proprio dell'urbanistica con quello più settoriale dello sviluppo portuale. E qui casca l'asino. La Legge 84/94 d'isti-

toriale per l'assenza dei principi di formulazione propria dello Stato. Principi che sarebbero dovuti essere recepiti dalle Regioni, che pure hanno legiferato, ma con discipline variegata e disomogenee. La normativa regionale, per di più, non fornisce indicazioni per la pianificazione e progettazione dei nodi portuali né tanto meno delle città portuali. Oggi, nella legge urbanistica regionale della Puglia, la numero 20 del 2001 (ma neanche in quelle più avanzate), non si fa cenno alla pianificazione delle aree portuali e alla specificità dei Piani urbanistici delle città

portuali. Basti il riferimento al Documento regionale di assetto generale, formulato al fine di determinare, tra l'altro, gli indirizzi ed i criteri per la formazione dello strumento di pianificazione comunale. Al suo interno, nella sezione che si riferisce alla parte strutturale del Piano urbanistico generale, si legge, l'esigenza della definizione dei sottoambiti "porto operativo" e "interazione città-porto" e di fare scaturire la stessa dall'applicazione dell'istituto dell'intesa varato già dalla legge 84/94. Non dimenticando però di sottolineare che, in assenza di concertazione, l'individuazione dei due sottoambiti è da rinviarsi alla redazione del Piano regolatore portuale. Come dire: eseguiamo comunque il nostro Piano urbanistico e rimandiamo il problema a quando si deciderà (se si deciderà mai) di redigere il Prp. Ma quale definizione potrà avere il Pug di una città-porto senza che lo stesso dica nulla sugli ambiti operativi portuali e, soprattutto, sugli ambiti di sovrapposizione tra città e porto sono rappresentati dagli ambiti che si rendono contemporaneamente disponibili ad una doppia funzionalità: servizio alle attività portuali e concentrazione di funzioni urbane. Come tali sono da soggiacere a una visione pianificatoria comune salvo poi specializzarla in funzione di obiettivi di medio termine. In altre parole, convinti che da solo il Prp non possa costituire un istituto idoneo ad organizzare un nodo intermodale strategico in prospettiva di un più ampio sistema di logistica integrata, si sostiene la necessità del superamento del dualismo tra quest'ultimo e il Pug, facendo prevalere bensì, considerazioni di buon senso, basilari presupposti per la formulazione, più semplicemente e molto più concretamente di un Piano urbano portuale.

lazione tra il Piano portuale e la struttura urbanistica ed infrastrutturale del territorio al fine di indagare e risolvere i rapporti con il tessuto urbano, con le reti e i nodi infrastrutturali e soprattutto con le risorse ambientali e paesaggistiche; e tutto, dunque, si vorrebbe leggere tranne che una conferma della separazione dei due atti pianificatori. Se è pur vero che queste tendenze si pongono ancora in modo settoriale è vero anche che bisogna fuggire da tale stato, sintomo di inerzia, ed inserirsi in una strategia più complessiva, per cogliere il nuovo nesso tra



toriale per l'assenza dei principi di formulazione propria dello Stato. Principi che sarebbero dovuti essere recepiti dalle Regioni, che pure hanno legiferato, ma con discipline variegata e disomogenee. La normativa regionale, per di più, non fornisce indicazioni per la pianificazione e progettazione dei nodi portuali né tanto meno delle città portuali. Oggi, nella legge urbanistica regionale della Puglia, la numero 20 del 2001 (ma neanche in quelle più avanzate), non si fa cenno alla pianificazione delle aree portuali e alla specificità dei Piani urbanistici delle città

portuali. Basti il riferimento al Documento regionale di assetto generale, formulato al fine di determinare, tra l'altro, gli indirizzi ed i criteri per la formazione dello strumento di pianificazione comunale. Al suo interno, nella sezione che si riferisce alla parte strutturale del Piano urbanistico generale, si legge, l'esigenza della definizione dei sottoambiti "porto operativo" e "interazione città-porto" e di fare scaturire la stessa dall'applicazione dell'istituto dell'intesa varato già dalla legge 84/94. Non dimenticando però di sottolineare che, in assenza di concertazione, l'individuazione dei due sottoambiti è da rinviarsi alla redazione del Piano regolatore portuale. Come dire: eseguiamo comunque il nostro Piano urbanistico e rimandiamo il problema a quando si deciderà (se si deciderà mai) di redigere il Prp. Ma quale definizione potrà avere il Pug di una città-porto senza che lo stesso dica nulla sugli ambiti operativi portuali e, soprattutto, sugli ambiti di sovrapposizione tra città e porto sono rappresentati dagli ambiti che si rendono contemporaneamente disponibili ad una doppia funzionalità: servizio alle attività portuali e concentrazione di funzioni urbane. Come tali sono da soggiacere a una visione pianificatoria comune salvo poi specializzarla in funzione di obiettivi di medio termine. In altre parole, convinti che da solo il Prp non possa costituire un istituto idoneo ad organizzare un nodo intermodale strategico in prospettiva di un più ampio sistema di logistica integrata, si sostiene la necessità del superamento del dualismo tra quest'ultimo e il Pug, facendo prevalere bensì, considerazioni di buon senso, basilari presupposti per la formulazione, più semplicemente e molto più concretamente di un Piano urbano portuale.

lazione tra il Piano portuale e la struttura urbanistica ed infrastrutturale del territorio al fine di indagare e risolvere i rapporti con il tessuto urbano, con le reti e i nodi infrastrutturali e soprattutto con le risorse ambientali e paesaggistiche; e tutto, dunque, si vorrebbe leggere tranne che una conferma della separazione dei due atti pianificatori. Se è pur vero che queste tendenze si pongono ancora in modo settoriale è vero anche che bisogna fuggire da tale stato, sintomo di inerzia, ed inserirsi in una strategia più complessiva, per cogliere il nuovo nesso tra

toriale per l'assenza dei principi di formulazione propria dello Stato. Principi che sarebbero dovuti essere recepiti dalle Regioni, che pure hanno legiferato, ma con discipline variegata e disomogenee. La normativa regionale, per di più, non fornisce indicazioni per la pianificazione e progettazione dei nodi portuali né tanto meno delle città portuali. Oggi, nella legge urbanistica regionale della Puglia, la numero 20 del 2001 (ma neanche in quelle più avanzate), non si fa cenno alla pianificazione delle aree portuali e alla specificità dei Piani urbanistici delle città

economia portuale ed urbana, tra identità del porto e della città. Bisogna invece far emergere la necessità di operare sulla visione strutturale del porto, parte integrante della sezione strutturale del Pug e che, sulle aree più funzionali alle attività portuali, si intervenga con strumenti attuativi flessibili, con iter approvativi certi e definitivi, magari assimilando agli attuali Piani operativi triennali in analogia a quanto avviene con i Piani urbanistici esecutivi comunali. Entrambi i piani operativi, infatti, sono finalizzati a realizzare le infrastrutture previste dai Piani generali ed entrambi hanno una durata limitata ai mandati del presidente dell'Autorità portuale e del sindaco; entrambi, infine, sono adottati direttamente dal Comitato portuale e dalla giunta comunale.

Si potrebbe argomentare allora che i Piani operativi portuali possano essere individuati quali particolari Piani urbanistici esecutivi e che questi siano estesi ai sottoambiti più tecnici del porto mentre, per i sottoambiti di sovrapposizione e di correlazione, per le direttrici di connessione infrastrutturale e per quelle di correlazione con le reti ambientali-naturali si possa ricorrere ad altri Piani attuativi di promozione sempre coerenti con la visione strutturale unica, sovraordinata e predeterminata. Gli spazi di sovrapposizione tra città e porto sono rappresentati dagli ambiti che si rendono contemporaneamente disponibili ad una doppia funzionalità: servizio alle attività portuali e concentrazione di funzioni urbane. Come tali sono da soggiacere a una visione pianificatoria comune salvo poi specializzarla in funzione di obiettivi di medio termine. In altre parole, convinti che da solo il Prp non possa costituire un istituto idoneo ad organizzare un nodo intermodale strategico in prospettiva di un più ampio sistema di logistica integrata, si sostiene la necessità del superamento del dualismo tra quest'ultimo e il Pug, facendo prevalere bensì, considerazioni di buon senso, basilari presupposti per la formulazione, più semplicemente e molto più concretamente di un Piano urbano portuale.

L'intervento

Impianto incompatibile

di Michele DI SCHIENA

Rigassificatore: qualche puntualizzazione. Nel suo ultimo intervento pubblicato su questo giornale il professor Federico Pirro ha ritenuto di ricordare agli ambientalisti del "forum" che il nostro ordinamento prevede tre gradi di giudizio e che la sentenza del Tribunale di Brindisi sulla vicenda del rigassificatore è solo una pronuncia di primo grado. Lo ringraziamo assicurando che eravamo informati così come sappiamo che quella sentenza, come tutte le pronunce penali soggette ad impugnazione, non consente di esprimere alcun giudizio di personale colpevolezza nei confronti degli imputati ma certo non impedisce a chiunque di valutare i fatti e gli argomenti esposti per farsi una opinione sugli accadimenti che hanno dato luogo al processo. E neppure impedisce alla Pubblica Amministrazione di valutarli liberamente sul versante delle sue eventuali competenze.

Fatti e argomenti posti a base della sentenza che, nel caso in questo-

ne, per la loro oggettività e pregnanza dovrebbero essere tali da indurre il competente Ministero a decidere l'immediato annullamento in sede di autotutela del provvedimento che ha autorizzato la costruzione dell'impianto. Una sentenza che ha disposto anche il sequestro dell'area interessata in quanto, come si legge nella sua motivazione, un'illecita intesa "ha viziato l'intero procedimento autorizzativo ex articolo 8 Legge 340/00 nonché il procedimento concessorio incardinato innanzi all'Autorità Portuale di Brindisi" con la conseguenza che "gli atti conclusivi dei procedimenti innanzi menzionati devono essere considerati tamquam non essent poiché contaminati... da accordi corruttivi".

Quanto alle altre argomentazioni del docente barese, è sufficiente osservare che le Amministrazioni locali e la Regione Puglia, le cui dirigenze sono legittima espressione della volontà popolare, si sono nettamente opposte, in sintonia con ampie e significative espressioni della società civile, alla realizzazione del rigassificatore ritenendolo incompatibile non solo con le esigen-

ze di sicurezza dei cittadini ma anche con le loro scelte economico sociali e con le spesso sacrificate vocazioni territoriali.

In questo quadro si inserisce il vituperato (dal professor Pirro) Documento Programmatico Preliminare al nuovo PUG, approvato nell'ultima riunione del Consiglio comunale il cui serio (non "labile") impianto conferma l'assoluta incompatibilità economico-sociale del progettato rigassificatore e mette in rilievo il pericolo che il porto venga trasformato in una infrastruttura prevalentemente industriale perdendo le sue residue potenzialità di sviluppo.

E' poi opportuno sottolineare che il movimento ambientalista di Brindisi non ha mai presentato connotati estremistici ma si è sempre caratterizzato per il pieno rispetto della legalità e la ricerca di proficui confronti nel nostro territorio al quale certo non si rende un utile servizio quando si ricorre a eccessi verbali (fino a parlare di "catastrofe") forieri di tensioni che andrebbero evitate per fare spazio ad un sereno dialogo e a costruttive proposte.

L'intervento

Comunità da rispettare

di Doretto MARINAZZO

Vero sapiente è chi sa non di sapere": ricordo al professor Federico Pirro la celebre massima di Socrate in risposta all'ennesimo intervento ex cattedra pubblicato da Quotidiano il 22 febbraio. Il rispetto delle altrui posizioni e della loro libera espressione, richiamando Voltaire, è l'essenza della democrazia e tutto ciò dovrebbe essere ben presente al prof. Pirro sia quando si rivolge ad "estremisti ambientalisti" sia quando, con palese sufficienza, si rivolge a rappresentanti istituzionali. Oggi il prof. Pirro parla di referendum, ma sembra dimenticare che furono proprio esponenti industriali ad opporsi alla richiesta di svolgimento presentata dalle Associazioni ambientaliste e sottoscritta, in uno studio notarile da 10.000 brindisini in venti giorni: il ricorso al Tar bloccò tale consultazione democratica. Come mai il prof. Pirro non ha chiesto il referendum nell'ambito dell'iter autorizzativo del terminal di rigassificazione? Sembra dimenticare che la Commissione europea, nel formalizzare la procedura di infrazione di Norme comunitarie, ha imposto la riapertura di un procedimento, addirittura più su-

perficiale di quel che le norme semplificative del D.Lgs 340/2000 consentivano. Inoltre l'infrazione della Direttiva 337/1985 concerneva il mancato svolgimento della Via sull'impianto e sulle sue "opere connesse". Fra le opere connesse eclatante è grave è stata la realizzazione, su area demaniale e senza alcuna Via della colmata di Capo Bianco. Il Governo italiano ha dovuto imporre la riapertura del procedimento e nuovi atti istruttori, il che dimostra che ci siamo trovati di fronte ad un procedimento fin troppo "semplificato" ed è esso il vero scandalo. Questi sono fatti e non opinioni apodittiche che il prof. Pirro vorrebbe far passare come verità. Ed è sulla base di questi fatti che il procedimento penale svoltosi presso il Tribunale di Brindisi ha individuato comportamenti estremamente gravi e penalmente rilevanti nell'iter autorizzativo e ha ordinato la confisca del cantiere e della colmata di Capo Bianco. Pirro sostiene che gli amministratori locali "vengono citati in tutto il mondo come esempi (deprevoli)", ma se esempi deprevoli vi sono, sono quelli oggetto dei provvedimenti della Commissione europea e dell'Autorità giudiziaria. Ciò è il minimo che si possa fare in nome dell'onestà intellettuale

che sono convinto che il prof. Pirro vorrà dimostrare. È anche alla luce di quanto emerso in sede tecnica e giudiziaria che vanno giudicati irricevibili le proposte di royalties fatte dal prof. Pirro, ricordandogli che è stato l'ex amministratore delegato dell'Enel Franco Tatò (estremista ambientalista?) a parlare di "un colossale mercato di scambi e favori" nella realizzazione della centrale termoelettrica Brindisi sud.

Suvvia, prof. Pirro! Se le è possibile faccia lo sforzo di rispettare le opinioni diverse dalle sue, la volontà popolare chiaramente espressa e gli atti e le scelte ufficiali dei rappresentanti e dei consessi istituzionali democraticamente eletti, ivi incluse i giudizi di incompatibilità nel porto del terminal di rigassificazione, contenuti nel Documento Programmatico Preliminare del Pug, che hanno un fondamento scientifico almeno pari a quelli di parte che cita in contrapposizione, ma che sono il frutto di quel confronto e di quella espressione libera delle posizioni della comunità brindisina che sono alla base della democrazia, anche per quanto riguarda la rispettabile posizione di un professore universitario che le regole di quella democrazia è chiamato a rispettare, quanto ognuno di noi.