placetelling®

Series of Geographical Studies on Places
and their representations

Number 7

Custodire luoghi, coltivare territori

Scritti in onore di Liberata Nicoletti

A CURA DI
FEDERICA EPIFANI, PATRIZIA MIGGIANO E SARA NOCCO

2025

Placetelling
Series of Geographical Studies on Places and their representations

Series Peer review directed by
Fabio Pollice

The publications offered in the series "Placetelling. Series of Geographical Studies on Places and their representations" *are subject to a double-blind peer review process.*

Series editor
FABIO POLLICE, University of Salento

Scientific committee
CLAUDIO CERRETI, "Roma Tre" University
ISABEL DUMONT, "Roma Tre" University
ANGELO TURCO, IULM Foundation
MASSIMILIANO TABUSI, University for foreigners of Siena
ELENA DELL'AGNESE, University of Milan – Bicocca
BEATRICE STASI, University of Salento
STEFANO CRISTANTE, University of Salento
GIULIA URSO, Gran Sasso Science Institute
ROBERT HERIN, Université de Caen Normandie
PETROS PETSIMERIS, Université Paris I Panthéon-Sorbonne

In copertina: *Alessandria del Carretto (CS)*, foto di Patrizia Miggiano

© 2025 Università del Salento
ISSN: 2612-1581
ISBN: 978-88-8305-232-3
DOI Code: 10.1285/i26121581n7
http://siba-ese.unisalento.it/index.php/placetelling

Custodire luoghi, coltivare territori

Scritti in onore di Liberata Nicoletti

Coordinamento scientifico
Federica Epifani, Università del Salento

Editorial board
Federica Epifani, University of Salento
Francesca Rinella, University of Bari Aldo Moro
Patrizia Miggiano, Pegaso Online University
Sara Nocco, Pegaso Online University

INDICE

Messaggio del Direttore 3
Mariano Longo

Prefazione 5
Fabio Pollice

Sostenere la sostenibilità dell'agroalimentare:
la contestata transizione promossa dalla PAC 2023-2027 11
Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice

1970-2020 Cinquanta anni di agricoltura in Italia e in Puglia:
considerazioni su alcuni dati censuari 29
Roberto Morea

Una panoramica sulla produzione agrumaria meridionale e gli altri usi possibili 41
Antonietta Ivona

I paesaggi agricoli del Molise: verso il futuro osservando il passato 55
Carmen Silva Castagnoli

Il Salento post Xylella. La resilienza oltre l'olivicoltura 71
Sara Nocco

Le cave di bauxite: patrimonio abbandonato o risorsa ancora viva?
Riflessioni teoriche e analisi empiriche 85
Mariateresa Gattullo

Geografie del meridione urbano e deindustrializzazione.
Alcune riflessioni sul caso di Brindisi 103
Federica Epifani

Dagli altari alla polvere: le Canarie alla ricerca di un'uscita di sicurezza 115
Peris Persi

Il paesaggio montano plasmato dal cambiamento climatico e la sua fruibilità.
Alcune riflessioni sulle valli alpine valdostane 125
Anna Maria Pioletti

DOI Code: 10.1285/i26121581n7p1

Turismo e crisi idrica: il caso di Favignana 135
Leonardo Mercatanti, Mariacristina Ruffo

Turismo alternativo. Per la riscoperta e valorizzazione delle aree interne e marginali 147
Monica Ugolini

Il destino dei luoghi turistici all'incrocio tra immagine, racconto e realtà 159
Valentina E. Albanese

I luoghi termali della prima generazione abbandonati in Italia. Il caso di Voltaggio 171
Giuseppe Rocca

"Fino a quando non verrà". Aspettando la gestione privata delle Terme di Santa Cesarea 189
Antonella Rinella, Francesca Rinella

Le potenzialità educative dei modi di dire geografici 205
Fabio Fatichenti

Ritratto letterario di un paesaggio industriale tra finzione e denuncia 217
Caterina Barilaro

La città e le sue rappresentazioni. L'éclatante folie della Lecce barocca nelle impressioni dei viaggiatori stranieri (secc. XVIII-XX) 225
Daria De Donno

Prospettive e programmi per lo sviluppo turistico in Puglia negli anni della Ricostruzione: Taranto e la scommessa sul mare 237
Elisabetta Caroppo

La letteratura di traduzione nel Mezzogiorno medievale fra X e XI secolo: le scuole di Napoli e Amalfi 255
Antonella Micolani

Geografie del meridione urbano e deindustrializzazione.

Alcune riflessioni sul caso di Brindisi

FEDERICA EPIFANI[1]

1. Introduzione - Questo contributo s'inquadra nella più ampia cornice dell'annoso dibattito geografico sulla questione urbana meridionale. Non si può non rilevare come l'interesse della geografia italiana rispetto alla questione meridionale, ed in particolare rispetto alla sua dimensione urbana, estremamente vivace tra gli anni Cinquanta del Novecento e il primo decennio del Duemila, abbia fatto registrare un progressivo declino nell'ultima decade. Eppure, si tratta di un tema che appare quanto mai urgente, alla luce dell'evoluzione dei modelli di gestione e di governance urbana e, più in generale, del ruolo delle città, non solo quelle di rango globale o macroregionale, nell'ambito di reti transcalari. In questo senso, le città del Mezzogiorno italiano, se da un lato fanno i conti con criticità endemiche e radicate, dall'altro sono chiamate a competere sul piano globale e a rispondere a sfide come sostenibilità, qualità della vita, attrattività.

È interessante notare come molti di questi temi siano già presenti, *in nuce*, nel dibattito geografico meridionalistico storico: Lucia Simonetti (2022) nel suo lavoro di ricognizione del pensiero geografico sulle città del Mezzogiorno, ribadisce l'attualità delle riflessioni di studiosi come Ugo Leone e Lucio Gambi i quali, già negli anni Settanta, pongono l'attenzione su questioni come la sostenibilità dei sistemi urbani, l'ambiente, il riconoscimento di sistemi urbani peculiari difficilmente disciplinabili attraverso modelli imposti dall'alto.

A partire da tali presupposti, in questo studio intendo presentare alcune riflessioni relative agli effetti della transizione post-fordista nella città di Brindisi, focalizzando l'attenzione nello specifico sul processo di de-industrializzazione che la investe attualmente. Polo industriale designato dalla Legge 29 luglio 1957, n. 634 "Provvedimenti per il Mezzogiorno", sede di importanti stabilimenti del settore chimico, petrolchimico ed energetico, il porto adriatico si trova oggi ad affrontare gli effetti del ridimensionamento del proprio comparto industriale dovuto alle scelte di *phase out* del fossile e alla crisi ormai endemica del settore della chimica, caratterizzata da processi di reindustrializzazione insufficienti. A tale crisi non sembrerebbe riuscire a sopperire il settore terziario, probabile sintomo, questo, di una transizione post-fordista non ancora compiuta, nonostante la concomitanza di

[1] Università del Salento

DOI Code: 10.1285/i26121581n7p103

fattori favorevoli come la rilevanza logistica del sito, l'appartenenza a reti urbane funzionali, una buona dotazione infrastrutturale. L'obiettivo del lavoro, quindi, è quello di provare ad interrogarsi sulle prospettive di sviluppo territoriale, potenziali ed effettive, prendendo le mosse dal dibattito meridionalistico geografico degli ultimi cinquanta anni e provando a rileggerlo alla luce delle criticità in atto. Il caso brindisino viene contestualizzato storicamente ed in prospettiva transcalare, con l'obiettivo di intercettare i fattori e le relazioni che hanno orientato le scelte strategiche e pianificatorie della città nell'ambito del contesto regionale, nazionale e macroregionale.

2. Inquadramento teorico - La riflessione geografica sui processi di urbanizzazione si è sviluppata attraverso modelli interpretativi in grado di privilegiare lo studio delle relazioni tra essere umano e ambiente e tra storia e geografia (Nicoletti, 2013). Ciò è ancor più vero con riferimento allo studio delle dinamiche dello sviluppo urbano meridionale se, come sostengono eminenti esponenti della geografia meridionalista come Francesco Compagna (1975) e Pasquale Coppola (1977), la questione meridionale non è altro che il frutto della storia e della geografia, contestando peraltro un radicato orientamento determinista che, per decenni, aveva privato la riflessione meridionalista di un adeguato sguardo critico in grado di decostruire la narrazione pessimista di un sistema meridionale condannato ad una condizione di sottosviluppo a causa di una sfortunata combinazione di fattori geografici. Al contrario, la lettura integrata della storia e della geografia meridionali ci permette di interpretare i processi di territorializzazione in prospettiva evolutiva; in questo senso, la comprensione della difficoltosa transizione verso la terziarizzazione avanzata che attualmente interessa larga parte delle città del Mezzogiorno italiano presuppone certamente un'accurata analisi storica, che prende le mosse dall'epoca post-unitaria, per poi ricollegarsi alle vicende legate alla legge 10 agosto 1950, n. 646 "Istituzione della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale" (la cosiddetta Cassa per il Mezzogiorno) e alla successiva Legge 29 luglio 1957, n. 634 "Provvedimenti per il Mezzogiorno", che avvia il processo d'industrializzazione massiva del meridione secondo il modello dei poli di sviluppo, fino ad arrivare alla più recente generazione di strumenti di programmazione comunitaria e di piani strategici. Non meno rilevanti sono i processi spaziali e di territorializzazione che si innescano a seguito di questi interventi. A tal proposito, con riferimento al periodo storico che va dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni, è utile richiamare la periodizzazione già proposta dalla Società Geografica Italiana nel Rapporto 2013 dedicato alle Politiche Territoriali (Rossi & Salone, 2013), che distingue una prima fase di interventismo statale di stampo keynesiano (1950-1992) e una seconda fase post-fordista caratterizzata dalla transizione in senso neoliberista della gestione dei

territori. In entrambi i casi, la dimensione urbana rappresenta l'osservatorio privilegiato degli effetti di tali processi, soprattutto nel Mezzogiorno.
Nella prima fase, gli interventi straordinari favoriscono un'espansione urbana senza precedenti che riconfigura completamente la geografia dell'area, attraverso una massiccia infrastrutturazione, la ridefinizione degli assetti insediativi e residenziali, il conseguente incremento dei livelli di attrattività dei designati poli produttivi e la transizione da un'economia prevalentemente agricola ad una basata sulla grande industria di base, di interesse strategico per lo sviluppo economico non solo del Mezzogiorno, ma di tutto il sistema paese. Tuttavia, diversi studiosi hanno evidenziato come l'armatura urbana meridionale rimanesse endemicamente debole e non del tutto integrata col tessuto nazionale, a causa di un settore terziario carente non in grado di stimolare la piccola e media impresa, soprattutto locale (Compagna, 1975; Cafiero, 1976). Inoltre, come rilevano Marcello Vittorini (1971) e Lucio Gambi (1973), il processo di coesione territoriale che avrebbe dovuto innescarsi a seguito dell'insediamento dei poli di sviluppo non solo si rivela ben presto lacunoso, ma comporta addirittura il radicarsi di una molteplicità di divari interni: tra città e aree rurali, tra costa ed entroterra, tra costa adriatica, costa ionica e costa tirrenica, tra nord e sud del meridione.
Tali riflessioni vengono riprese anni dopo anche da Lida Viganoni (2007), Alessandro Bianchi (2014) e Liberata Nicoletti (2018). Viganoni rileva come, ancora alle soglie del XXI secolo, le criticità comuni a tutto il Mezzogiorno venissero declinate secondo le peculiarità di forme diverse di organizzazione territoriale, anche urbana, decisamente eterogenee. Da un lato, sono diversi gli esempi in cui preesistenti contesti urbani hanno beneficiato degli effetti moltiplicatori degli interventi straordinari, riuscendo a coniugare sviluppo manifatturiero e dei servizi e dando evidenza di un urbanesimo propriamente meridionale. È il caso, ad esempio, dei centri della cosiddetta *via adriatica allo sviluppo*. Dall'altro lato, oltre alla persistenza dei divari di cui già Vittorini aveva dato conto, va rilevato che non tutti i territori interessati dai processi di industrializzazione massiva sono stati in grado di attivare iniziative endogene funzionali all'espansione del settore manifatturiero e allo sviluppo dei relativi servizi; a pesare è, inoltre, la difficoltà a far fronte alle ricadute negative -soprattutto in termini di sicurezza sociale – di un modello di sviluppo esogeno mai completamente assimilato dal sistema territoriale. Pertanto, la condizione del meridione urbano rimane estremamente frammentata, caratterizzata dalla compresenza di numerosi centri non del tutto integrati una vera e propria rete urbana unitaria (Adorno, 2017).
Nicoletti, riprendendo le riflessioni di Compagna sulla necessità di ripensare lo sviluppo del Mezzogiorno in termini di poli urbani funzionali piuttosto che di meri poli industriali, osserva come larga parte del Mezzogiorno sia stata interessata da "un urbanesimo non sempre accompagnato da urbanizzazione" (Nicoletti, 2018, p. 16) in cui, piuttosto che al radicamento di poli di sviluppo, si è assistito

all'inglobamento delle fragilità tipiche delle aree rurali all'interno di agglomerati urbani in espansione. Sulla stessa linea le riflessioni di Bianchi, secondo cui la questione urbana meridionale sarebbe interpretabile, oggi come nel secondo Novecento, in quanto problema di connettività territoriale tra i centri urbani ed il proprio intorno geografico, che appare tuttora carente tanto nella sua dimensione fisica quanto in quella telematica.

Ad acuire i divari interni al Mezzogiorno contribuisce certamente la transizione in senso post-fordista e neoliberista delle città, le quali, in questa fase, divengono attori autonomi nell'ambito di reti di relazioni su scala globale; l'attrattività dei centri urbani, dunque, è determinata dal livello di servizi che essi riescono ad erogare, nonché dal grado di proattività della propria classe politico-amministrativa e dalla qualità del capitale umano. A partire dagli anni Novanta è la stessa Unione Europea a valorizzare il ruolo delle città come nodi propulsori della competitività economica a livello regionale, nazionale e comunitario (Viganoni, 2007). Per il Mezzogiorno italiano, tale transizione acquisisce i caratteri dell'urgenza, poiché coincide con l'ascesa di forze federaliste come la Lega Nord che spingono per una distribuzione uniforme degli investimenti statali per lo sviluppo, con il conseguente abbandono dei piani straordinari per il Sud e l'avvento di forme di decentramento amministrativo col trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni – processo, questo, avviato già a partire dal 1970, con la fondazione delle regioni a statuto ordinario. Questa riconfigurazione amministrativa del Paese si traduce nell'emersione di nuovi centri politico-amministrativi su scala regionale, e comporta l'ascesa di una classe politica autoctona e maggiormente legata ad interessi localistici, non sempre orientati ad un uso razionale delle risorse e, non di rado, in contrasto con i governi nazionali (Adorno, 2017). È un periodo storico per certi versi vivace, che vede l'affermazione di centri urbani, anche di medie e piccole dimensioni, con vocazioni differenti da quella industriale, e che pertanto divengono poli attrattivi dal punto di vista culturale, turistico, commerciale. I poli industriali, invece, alle prese con gli effetti delle diverse crisi produttive succedutesi nel corso dei due decenni precedenti, sono chiamati a rimodulare le proprie strategie competitive. Nell'impossibilità di concepire lo sviluppo del Mezzogiorno a prescindere da quello industriale (D'Aponte et al., 2017), la sfida per le governance locali consiste nell'avviare uno sforzo politico e pianificatorio in grado di rilanciare il settore manifatturiero, rendendo il territorio attrattivo e competitivo su un piano macroregionale e secondo traiettorie di sostenibilità. Gli esiti di questo processo sono differenti: se, da un lato, non mancano casi in cui il tessuto manifatturiero si è rinnovato con l'apporto di PMI innovative e attraverso l'adozione di prassi cooperative proprie del modello della tripla e quadrupla elica (De Marchi et al., 2014), dall'altro la regionalizzazione delle politiche di sviluppo non è stata sempre supportata da una classe politica attenta ai processi di valorizzazione del capitale territoriale (Pigliucci, 2019): non stupisce, quindi, la persistenza di pratiche

estrattiviste di natura esogena necessarie a fronteggiare situazioni di grave crisi socio-economica.

3. Brindisi, tra deindustrializzazione… - Le traiettorie di sviluppo territoriale della città di Brindisi sono state caratterizzate da un'imponente industrializzazione di matrice perrouxiana, avviatasi a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta in seguito alla promulgazione della legge del 29 luglio 1957, n.634, "Provvedimenti per il Mezzogiorno". Va precisato che la trasformazione del territorio brindisino verso l'attuale configurazione urbana, anche in prospettiva industriale, aveva già preso avvio nel secolo precedente: significativi interventi di infrastrutturazione, tra cui la costruzione della ferrovia, avevano interessato il porto ed il suo intorno già a partire dall'Unità d'Italia, in virtù della strategicità di Brindisi in tratte marittime internazionali[2] e a scopi commerciali e militari. Una timida vocazione industriale si attestava già a partire dagli anni Trenta (Martino et al., 2015; Amoruso 1982), sebbene la città preservasse una decisa caratterizzazione agricola che avrebbe conservato fino agli anni Cinquanta (Piovene, 1957). A nemmeno un secolo dall'Unità d'Italia, la popolazione di Brindisi era più che quintuplicata, passando dai circa diecimila abitanti censiti nel 1861 a più di 58.000 nel 1951[3]. Fu tuttavia con l'avvio dell'intervento straordinario, sancito simbolicamente con la posa della prima pietra del petrolchimico Montecatini nel 1959, che le sorti dello sviluppo economico e urbanistico della città si legarono all'industria. Per dare una misura dell'impatto socioeconomico dell'intervento straordinario a Brindisi, basti pensare che nel 1965 nella zona industriale lavoravano quasi 6.000 addetti, mentre il piano di sviluppo dell'ASI brindisina prevedeva l'attivazione, per il periodo 1961-1975, di 25.000 posti di lavoro nel settore secondario e 33.000 nel settore dei servizi, accanto ad un decremento di circa 16.000 addetti al settore agricolo (Vlora, 1965). Tale previsione risulta emblematica delle modalità attraverso cui la pianificazione nazionale e locale avesse assimilato e declinato il paradigma industrialista. Un paradigma che, nel caso brindisino, si rivelò totalizzante per almeno due motivi. Il primo è facilmente intuibile dall'obiettivo di modificare radicalmente la composizione della forza-lavoro locale, attraverso una progressiva deruralizzazione; il secondo motivo, invece, ha a che vedere con la portata degli interventi infrastrutturali e pianificatori previsti dal piano ASI, sovraordinato al piano regolatore generale (Adorno, 2017). Il risultato della commistione di questi due fattori fu una ridefinizione indotta non solo della vocazione produttiva della città, ormai spiccatamente industriale a discapito del settore agricolo, ma anche delle traiettorie di sviluppo urbano, dipendenti dalle necessità dell'area industriale.

[2] Dal 1870 al 1914, Brindisi è stata approdo della *Valigia delle Indie*, itinerario ferroviario-navale che collegava il Regno Unito all'India.
[3] Dati censuari ISTAT

Tuttora, Brindisi costituisce un polo industriale ed energetico di importanza strategica per tutta la regione del Mediterraneo orientale; l'area industriale si estende per circa 2.300 ettari, ed ospita 150 impianti che impiegano circa 4.000 addetti (ASI Brindisi, 2024). I comparti più rilevanti sono rappresentati da aeronautica, chimica e petrolchimica e produzione di energia termoelettrica.
Tuttavia, nonostante la rapida espansione del settore manifatturiero brindisino, le aspettative secondo cui uno sviluppo industriale indotto avrebbe automaticamente stimolato la crescita economica del territorio sono state ben presto disattese. Le ragioni sono di natura tanto esogena quando endogena. Per ciò che concerne le prime, oltre alla fine dell'intervento straordinario negli anni Novanta, a pesare sul settore manifatturiero brindisino è certamente la crisi che investe il settore della chimica a partire dagli anni Settanta e che, negli ultimi quindici anni, è divenuta ormai strutturale (Trifirò, 2024), comportando la dismissione progressiva di diversi impianti. Inoltre, a partire dagli anni dieci del Duemila, gli orientamenti comunitari e nazionali in merito ad energia e clima – non ultimo, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) siglato dal MASE nel 2024 – giocano un ruolo cruciale nel ridimensionamento del settore termoelettrico; in questo contesto, desta preoccupazione per il futuro di Brindisi la dismissione della centrale Enel "Federico II", prevista per dicembre 2025[4], che comporterebbe la perdita di 800 posti di lavoro in mancanza di adeguati investimenti compensativi.
Con riferimento ai fattori di natura endogena, va rilevata la fragilità del tessuto imprenditoriale locale, che non è stato in grado né di alimentare l'indotto attraverso la creazione di piccole industrie trasformatrici (Trifirò, 2024), né di assorbire l'eccesso di manodopera seguito alle crisi produttive dei settori di base (Epifani, Pollice, in corso di pubblicazione). Più in generale, le scelte di disinvestimento da parte dei grandi gruppi industriali del settore chimico ed energetico sono da imputarsi alla difficoltà, da parte del capitale territoriale locale, nel sostenere processi di innovazione – sia di prodotto che di processo – sufficientemente significativi, anche in un'ottica di riconversione. Il problema, quindi, non riguarderebbe tanto la proattività tout court del tessuto imprenditoriale, quanto piuttosto la capacità di mantenere adeguati livelli di competitività sul medio-lungo termine: a riprova di ciò, diversi studi prodotti dalla Camera di Commercio di Brindisi evidenziano come i tassi di natalità d'impresa siano piuttosto vivaci, ma altrettanto elevata è la mortalità. A ciò si affianca una classe politico-amministrativa locale debole sul piano regionale e frammentata a livello interno. Il risultato è un grado elevato di dipendenza dell'economia

[4] Fatta salva l'opzione di un posticipo del *phase out,* determinato dalle recenti contingenze geopolitiche. Uno scenario, questo, fortemente caldeggiato sia dall'attuale governo nazionale, sia dai vertici dei grandi player del settore energetico. Si tratterebbe, tuttavia, di una soluzione temporanea da attuare in regime di specifici interessi nazionali, che derogano solo in parte al PNIEC.

brindisina da investimenti esogeni, provenienti soprattutto dai grandi gruppi industriali. Investimenti che, tuttavia, hanno non di rado natura estrattivista; a tal proposito, si potrebbe osservare come Brindisi abbia acquisito, nell'ultimo ventennio, quella che amaramente potrebbe essere definita come un'inedita specializzazione funzionale quale zona di sacrificio (Pusceddu, 2021), anche a causa dei gravissimi impatti ambientali e sanitari determinati in larga parte alle attività del petrolchimico, e che hanno comportato il riconoscimento del vasto areale circostante quale Sito di Interesse Nazionale. Tale condizione di grave compromissione dello stato dell'ambiente, unita alla sua posizione geografica, in altri termini, rende la città una localizzazione potenzialmente ottimale, in termini di costi/benefici, per l'insediamento di opere ad elevato impatto ma considerate strategiche a livello statale e comunitario.

4. … e nuove prospettive di sviluppo strategico - Quello di cui si è dato conto, in maniera estremamente sintetica, è l'insieme di fattori che, nel tempo, hanno concorso a determinare una condizione di crisi della città e del suo immediato intorno, soprattutto con riferimento al relativo Sistema Locale del Lavoro. Una crisi evidentemente strutturale, dovuta ad un cambiamento irreversibile del modello produttivo dominante, che tuttavia non appare completamente priva di spiragli. Le motivazioni di tale affermazione ottimistica si colgono facilmente ampliando il punto di vista oltre la scala comunale.
Brindisi insiste in un quadro urbano regionale generale che Nicoletti (2018) descrive come vivace e policentrico, sebbene non uniforme. La rete è animata, oltre che dalle città capoluogo di provincia, anche da una costellazione di centri di secondo livello funzionali a rafforzare le relazioni locali anche laddove i livelli di connettività si presentano più deboli. In questo senso, la localizzazione di Brindisi appare particolarmente favorevole: da un lato, la città beneficia dello sviluppo diffuso che ha interessato la cosiddetta direttrice adriatica, che ha rafforzato le aree costiere dal Nord-Est fino alla Puglia attraverso un significativo sviluppo infrastrutturale ed il potenziamento della cooperazione transfrontaliera; dall'altro, Brindisi è uno dei nodi del sistema urbano salentino (Quarta 2012), convenzionalmente ricompreso nel triangolo che ha come apici Brindisi, Lecce e Taranto, caratterizzato da centri di dimensioni medio-piccole ben collegati tra loro e da un settore terziario vivace, trainato dal turismo e dall'industria culturale e creativa. Inoltre, i sistemi locali che dipendono dalle tre città del sistema urbano salentino hanno dimostrato significativi livelli di resilienza economica, imputabili alla diversificazione delle attività economiche (Istat, 2021). L'integrazione della città nella direttrice adriatica dello sviluppo e nella rete urbana funzionale salentina ha certamente contribuito a mitigare gli effetti della crisi della deindustrializzazione della città, favorendo sia un rinnovamento del settore industriale, sia il rafforzamento del settore terziario.

Per ciò che concerne il primo aspetto, va evidenziato che, nonostante la crisi, gli occupati nel settore industriale a Brindisi rappresentano ancora il 21% della popolazione attiva (ISTAT, 2021), il dato più alto nel sistema urbano salentino. Questo rende evidente la persistenza della connotazione industriale della città; pertanto, ripensare lo sviluppo di Brindisi a prescindere dall'industria non è una strada attualmente percorribile. Senza ombra di dubbio, il ridimensionamento della chimica e della produzione di energia rappresenta, allo stato attuale, una questione rilevante per l'agenda politica locale. D'altro canto, ad apparire estremamente promettente è il settore aeronautico, uno dei più antichi settori industriali a radicarsi in città – i primi stabilimenti risalgono alla Prima Guerra Mondiale –, consolidatosi attraverso gli investimenti di importanti player e allo sviluppo di un indotto di piccole e medie imprese di sub-fornitori nelle province di Brindisi e Lecce (Coniglio, 2012). Ad oggi, il settore dell'aeronautica e dell'aerospazio è considerato area prioritaria d'innovazione nell'ambito della strategia di sviluppo della Regione Puglia: la costituzione del Distretto Produttivo Aerospaziale Pugliese (DAP), poi divenuto Distretto Tecnologico Aerospaziale (DTA) ha permesso di valorizzare la filiera e supportarne i processi di innovazione attraverso il consolidamento dei rapporti di cooperazione tra le imprese, gli enti locali e gli enti di ricerca. Anche alla luce del ruolo prioritario attribuito al potenziamento del settore aerospaziale nell'agenda dell'Unione Europea per il 2021-2027, è opportuno ritenere che proprio in quest'ambito non solo Brindisi, ma tutto l'ecosistema produttivo aeronautico regionale di cui la città è fulcro – e che recentemente si è arricchito con lo spazioporto di Grottaglie – possa rivelare la propria competitività.
Per ciò che concerne il settore terziario, il turismo ricopre certamente un ruolo rilevante. Lo testimoniano i dati relativi ai flussi turistici elaborati dall'Osservatorio sul Turismo della Regione Puglia, i quali evidenziano, per il 2023 (ultima annualità statisticamente completa) volumi di arrivi e presenze raddoppiati rispetto al 2013 ed un significativo incremento dei flussi provenienti dall'estero, che al momento costituirebbero la metà dei flussi totali.
Il ruolo del turismo quale potenziale driver di sviluppo del territorio brindisino lo si coglie, a maggior ragione, adottando una prospettiva funzionale. Brindisi, infatti, costituisce un hub ferroviario, portuale e aeroportuale nodale per tutto il sistema turistico regionale, con particolare riferimento per gli Ambiti Turistici del Salento e della Valle d'Itria; a dimostrazione della rilevanza logistica dello snodo, si richiamano gli ingenti investimenti destinati all'ampliamento dell'aeroporto – non a caso ridenominato "Aeroporto del Salento" – e al potenziamento dei collegamenti ferroviari tra questo e la città, in una prospettiva di rafforzamento della mobilità dell'ultimo miglio in chiave multimodale. Da segnalare anche l'interesse nei confronti del porto di Brindisi da parte di un importante player del turismo crocieristico come MSC Crociere, recentemente impegnatosi a finanziare la riqualificazione infrastrutturale dell'area terminal e ad incrementare gli scali. Si

tratta di interventi che indubbiamente contribuiranno a rafforzare i livelli di connettività e accessibilità all'interno dell'Ambito Turistico del Salento, ma che potrebbero supportare anche l'affermazione di Brindisi come destinazione turistica autonoma – analogamente a quanto accade per la vicina Lecce. Attualmente, a fronte dell'incremento di arrivi e presenze registrato nel decennio considerato, la permanenza media nella città è rimasta invariata, attestandosi attorno ai due giorni: un valore inferiore a quello della provincia (3,6) e, seppur di poco, anche a quello di Lecce (2,5) che tuttavia fa registrare una lieve crescita nel decennio. L'impressione è che, allo stato attuale, la connotazione turistica prevalente della città sia quella di destinazione intermedia o di transito, e questo non certamente perché Brindisi non sia dotata di un patrimonio attrattivo di pregio, quanto piuttosto perché l'areale circostante presenta destinazioni turistiche maggiormente consolidate e, quindi, percepite come mete turistiche autonome. Pertanto, affinché Brindisi possa acquisire competitività nel mercato turistico, è necessario un rafforzamento delle strutture di governance della destinazione: accanto ai necessari interventi infrastrutturali, è importante che la città s'interroghi su come trasformare il proprio patrimonio territoriale in risorsa, cioè in elementi distintivi capaci, da un lato, di offrire un'esperienza coerente e riconoscibile al turista e, dall'altro, di generare valore e appartenenza per la comunità locale.

5. Conclusioni - Il quadro analitico qui delineato evidenzia come la riflessione sul futuro di Brindisi debba spostarsi dal semplice perseguimento di vantaggi settoriali verso una riscoperta della propria identità urbana, che dovrebbe tenere in considerazione almeno due aspetti.

Il primo riguarda il rapporto della comunità con l'industria, storicamente controverso per i motivi esposti in precedenza. Tale condizione rende Brindisi una città *con* l'industria, piuttosto che una città industriale vera e propria. Pertanto, è fondamentale l'avvio di processi di governance capaci di supportare la cooperazione fra comunità locale, istituzioni e imprese. In quest'ottica, il Distretto Aerospaziale rappresenta un'esperienza promettente in grado di stimolare processi di innovazione endogena e attrarre investimenti a elevato contenuto tecnologico e, possibilmente, a ridotto impatto ambientale.

Il secondo aspetto pertiene al rapporto diretto che intercorre tra la riconnessione sistemica fra città e mare e la ricostruzione identitaria di Brindisi. Come sottolineano Awad e Grandi (2012) le scelte urbanistiche che si sono susseguite nel tempo e che sono state dettate dalle esigenze logistiche del polo industriale hanno reso inaccessibile vaste porzioni di waterfront, frammentando il tessuto socio-spaziale e compromettendo il legame storico con l'elemento costiero. Un progetto di riqualificazione che restituisca continuità funzionale e visibilità al litorale non si limita a rinnovare lo spazio pubblico, ma agisce come catalizzatore di coesione sociale, potenziamento dell'attrattività e ridefinizione dell'immagine urbana.

A partire da queste basi, è possibile per la città di Brindisi immaginare un percorso di sviluppo efficace basato su una rielaborazione critica della propria identità spaziale e socioculturale, accompagnando —più che inseguendo meri indicatori di crescita settoriale — processi di innovazione economica, recupero e qualità dello spazio pubblico e valorizzazione del patrimonio territoriale.

Riferimenti bibliografici

Adorno, S. (2017). Città industriali del Mezzogiorno (1950-1980). *Italia contemporanea: 285, 3, 2017*, 9-20.

Amoruso, O. (1982). Strutture insediative e crescita economica nello spazio pugliese: uno squilibrio cumulativo. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 265-279.

Awad, C. and Grandi, A. 2012. Infrastructure and water: resources for waterfront requalification. The case of Brindisi. *Portus plus*, 2, retrieved from: https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/55

Bianchi, A. (2013). Connettività territoriale e qualità urbana. *Rivista Economica del Mezzogiorno*. 1-2, 59-72

Cafiero, S. (1976). *Sviluppo industriale e questione urbana nel Mezzogiorno*. Milano: Giuffrè

Compagna, F. (1975). *Meridionalismo liberale.* Milano-Napoli: Ricciardi.

Coniglio, N. (2012) Il distretto aeronautico pugliese. In D. Cersosimo, & G. Viesti (2012). *Il Mezzogiorno tecnologico. Una ricognizione in sei distretti produttivi*.

Coppola, P. (1977). *Geografia e Mezzogiorno.* Firenze: La Nuova Italia

D'Aponte, T., Rinaldi, C., De Luca, C. (2017). *Industria e mezzogiorno. Tre geografie regionali Basilicata – Campania – Puglia*. Roma: Aracne

De Marchi, V., Grandinetti, R., & Voltani, R. (2014). Come stanno cambiando le economie regionali: un confronto tra Veneto, Piemonte e Puglia. *Economia e società regionale: 2, 2014*, 126-160.

Gambi, L., (1973). *Una geografia per la storia*. Torino: Einaudi

Martino, A., De Fino, M., De Tommasi, G. (2015), Historic ports of Apulia: Brindisi from investigation to enhancement. *Portus Plus*, 5, retrieved from: https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/130

Nicoletti, L. (2018) *Mezzogiorno urbano e questione calabrese.* Galatina: Congedo editore

Nicoletti, L. (2013) Uno spazio per città medie e "micropoli". Il caso della Calabria. *Itinerari di Ricerca Storica*, XXVII,1 pp. 37-56

Pigliucci, M. (2019). *Le Zone Economiche Speciali nel Mezzogiorno d'Italia*. Roma: Edizioni Nuova Cultura.

Piovene, G. (1957). *Viaggio in Italia*. Milano: Bompiani

Pusceddu, A. M. (2021). Political ecologies of value: Austerity and socio-environmental conflict in the Italian South. In R.Calvário, M. Kaika, G. Velegrakis (a cura di) *The Political Ecology of Austerity* (pp. 156-174). Londra: Routledge.

Quarta, C. A. (2012). Salento: un sistema urbano in formazione. In F. Randelli, F. Dini (a cura di) *Memorie geografiche: giornata di studio della Società di Studi Geografici, Firenze, 14 ottobre 2011: Oltre la globalizzazione: le proposte della geografia economica* (pp. 327-336). Firenze: Firenze University Press.

Rossi, U., & Salone, C. (a cura di) (2013). *Rapporto Annuale della Società Geografica Italiana. Politiche per il territorio (guardando all'Europa).* Roma: Società Geografica Italiana

Simonetti, L. (2022) *Spazio e città del mezzogiorno nella riflessione dei geografi dal dopoguerra ad oggi*. Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

Trifirò, F. (2024). Chiusura da parte di ENI degli ultimi impianti di chimica di base da petrolio in Italia. *La Chimica e l'Industria Newsletter*, 11(6), pp. 4-6

Viganoni, L. (Ed.). (2007). *Il Mezzogiorno della città: tra Europa e Mediterraneo*. Milano: FrancoAngeli.

Vittorini, M. (1971). Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nel Mezzogiorno. *Urbanistica*, *57*, 63-74.

Vlora, A. K. (1965). L'escursione della Società Geografica Italiana nel Salento. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 340-375

www.br.camcom.it

www.osservatorio.dms.puglia.it