

lunedì 8 ottobre 2018

Brindisi ed il suo porto: Ipocrisie e meschini tornaconto - di Bruno Virdò-

E' lecito chiedersi: le disfunzioni e le carenze che il porto accusa sono tutte ascrivibili a tutti i Presidenti dell'Authority brindisina che si sono succeduti negli anni? Costoro erano tutti fedeli esecutori di un disegno politico-strategico volto a favorire il capoluogo di regione? Oppure il loro operato era il frutto di una dilettantistica conoscenza del mondo della navigazione?

Chi non conosce la bellezza morfologica, l'importanza storica, la favorevole posizione geografica, quale testa di ponte con il vicino Oriente e l'area balcanica, del porto di Brindisi? Tutti o quasi. La stampa specializzata e non decanta a più riprese la suggestione del porto, dei suoi specchi acquei, l'ampiezza delle sue banchine, la polifunzionalità dell'infrastruttura, i grandi spazi retroportuali, le enormi potenzialità (colpevolmente inesprese) in termini di traffici. Analogamente, gli esperti del settore (e presunti tali) si affannano a sciorinare numeri, statistiche, analisi e previsioni sull'andamento dei traffici. Allo stesso tempo, costoro non esitano a riconoscere l'importanza strategica di Brindisi, trade d'union fra Occidente ed Oriente. Così alcuni di loro si scoprono architetti, ingegneri civili, novelli pianificatori di un futuro costellato da progetti imponenti, pregevoli manufatti al servizio di una crescita esponenziale del porto, alla riconquista dello splendore e del prestigio che furono.

Al contrario, le istituzioni si rivelano meno propense al lanciarsi in speculazioni e teorie sulla centralità di Brindisi in seno all'area dell'Adriatico meridionale. La loro città prediletta è Bari.

Situato 60 miglia marine più a Nord, il porto del capoluogo pugliese è sì connesso ad una rete stradale e ferroviaria più efficiente rispetto a quella di cui è dotato il Salento, ma è altresì posto in una posizione geografica più distante dalle coste albanesi e greche rispetto allo scalo brindisino.

In secondo luogo, il bacino portuale barese ed i relativi spazi retroportuali sono più angusti se paragonati a quelli di cui dispone Brindisi. Ergo, dovrebbe essere il porto messapico il crogiuolo dei traffici marittimi verso l'area balcanica. Parimenti, dovrebbe essere quello di Brindisi il porto più conveniente per tutti gli armatori, stante la minore distanza (rispetto a Bari) che separa Brindisi dai porti albanesi, greci e turchi e quindi i minori costi operativi che gli stessi armatori sarebbero tenuti a sostenere.

Eppure, questa elementare considerazione di mercato, prima che di buon senso, è stata disattesa, cassata, superata. Nel basso Adriatico i collegamenti per Durazzo sono esclusivo appannaggio del porto di Bari.

Le compagnie crocieristiche più prestigiose hanno eletto Bari quale loro home port. Persino il sistema intermodale di trasporto denominato "Autostrade del Mare" ha preso stabilmente piede. Per tacere di un modesto traffico container "feeder", che va comunque oltre le capacità di movimentazione dei teu da parte del porto barese.

Ed allora a chi ed a cosa va attribuita questa subalternità del porto di Brindisi rispetto a quello di Bari? Quali dinamiche hanno portato all'impoverimento dei traffici a Brindisi a tutto vantaggio del competitor barese?

Per la stampa locale la risposta a queste due domande è di una semplicità disarmante: la responsabilità del declino del porto messapico sono da ricondursi alle scellerate gestioni dei Presidenti della Autorità portuale brindisina (ora soppressa e incorporata insieme a quella barese) che si sono succeduti. Non si può revocare in dubbio come alcune decisioni riguardanti la gestione del porto non abbiano certo brillato per oculatezza e lungimiranza. Del resto, alcuni passati Presidenti dell'AP si sono rivelati incapaci di redigere un nuovo Piano Regolatore portuale (quello attuale è datato 1974), di risolvere l'annoso problema dell'Air draft (la c.d. servitù d'atterraggio che non consente l'attracco presso le rampe di Punta delle Terrare a navi di altezza superiore ai 36 metri, causa la presenza della pista di atterraggio dell'Aeroporto del Salento posta proprio di fronte a Punta delle Terrare), di imbastire interlocuzioni con le più importanti compagnie di navigazione, di varare politiche di incentivazione a scegliere Brindisi rivolte agli armatori, di pianificare uno sviluppo del porto a lungo termine.

Tuttavia, le vicissitudini e la perdita di appeal che accusa il porto salentino sono diretta responsabilità di questi funzionari poco avveduti, fedeli esecutori di un disegno politico volto a privilegiare il porto ed il relativo indotto barese?

COLPE EVENTUALI

E' pacifico come una risposta positiva a questi quesiti getti discredito a chi la fornisce. Infatti, un ex Presidente dell'AP brindisina, a tacer di alcuni altri, si è distinto per l'acume, la lungimiranza e la competenza nell'offrire a Brindisi opportunità e nuovi traffici inimmaginabili in quel periodo. Il suo nome era Hercules Haralambides, Professore di economia marittima presso l'Università di Rotterdam. Egli, dopo un primo periodo di ambientamento nella difficile realtà brindisina, ha studiato e compreso le problematiche dello scalo messapico. E' da attribuire alla sua presidenza lo "sbarco" nel 2012 di un prestigioso player come Grimaldi Lines, dopo uno dei periodi più bui per il traffico traghetti nel porto brindisino.

Pochi ricordano, infatti, come nei primi mesi del 2012 nessun traghetto assicurava i collegamenti tra Brindisi e la sponda ionica della Grecia. Del resto, innumerevoli piccole compagnie elleniche si sono succedute negli anni nei servizi di linea con la Grecia. Purtroppo, queste garantivano i collegamenti per pochi mesi l'anno, conseguivano ricavi esigui, non pagavano le prestazioni che l'Ente portuale forniva loro, le loro vetuste navi riparavano in qualche molo periferico del Pireo, venivano dichiarate insolventi, per poi lasciare l'AP brindisina con una consistente mole di crediti non esigibili.

La compagnia partenopea, al contrario, ha deciso di investire sul porto di Brindisi. Da quasi sei anni fa approdare a Punta delle Terrare navi moderne, di nuova concezione, di maggiore tonnellaggio rispetto alle navi viste in precedenza. Essa ha istituito un traffico camion e trailer con la Grecia ed i Paesi dell'Europa orientale, il cui volume rappresentava una chimera per tutti gli altri armatori giunti nel capoluogo salentino. Ha attivato una rotta tri-settimanale con Ravenna e Catania nell'ambito del programma di trasporto multimodale denominato "Autostrade del mare", ed ha chiesto a più riprese (con esito negativo malauguratamente scontato per il *modus vivendi* e cogendibrindisino) il rilascio di un provvedimento di concessione ventennale afferente le tre rampe situate nel terminal di Punta delle Terrare, con l'intento

di implementare il già prospero traffico ivi esistente.

E ancora. Tra i tanti meriti che vanno annoverati alla presidenza Haralambides vi è quello di essere stato uno dei più incisivi promotori dell'introduzione a Brindisi di uno stabile traffico crocieristico, seppur stagionalizzato. Dal 2014, difatti, celebri compagnie come la MeinCruises e dal 2015 (eccezion fatta per l'assenza del 2016) Msc e Costa Crociere (solo per citarne alcune) approdano con regolarità a Costa Morena est oppure nella sublime cornice del lungomare Regina Margherita, presso la banchina Carbonifera.

Inoltre, non va sottaciuto l'encomiabile impegno profuso dal Professore e dai suoi collaboratori nell'istituzione di una permanente interlocuzione con i vertici Enac e di Aeroporti di Puglia, avendo l'obiettivo di sancire l'innalzamento della servitù di atterraggio (il c.d. air-draft), ossia l'innalzamento del limite di ingombro massimo in altezza che una nave ormeggiata presso il terminal di Punta delle Terrare può avere, limite stabilito attualmente in 36 metri, per non interferire con la strumentazione di bordo dei velivoli in procinto di imboccare il sentiero di atterraggio verso la pista 31 dell'Aeroporto del Salento. Questa limitazione, di natura meramente tecnica, non ha consentito per decenni l'attracco di navi di dimensioni maggiori, le quali nelle economie di scala richieste dal mercato post-crisi risultano essere le più profittevoli per qualunque impresa armatoriale. Tuttavia, pare che questo handicap possa essere rimosso a partire dal 2019, quando termineranno i lavori di arretramento della segnaletica luminosa posta sulla succitata pista di atterraggio.

Ma, una persona competente e attiva come Haralambides poteva godere delle simpatie, della gratitudine della comunità locale? Certo che no. Un non brindisino, cattedratico, conoscitore di almeno tre lingue, avulso da una realtà dove gli accordi sottobanco costituiscono la norma, non poteva certo riscuotere i favori dei media locali come degli operatori portuali brindisini.

Invero, a memoria d'uomo non si scorge nessun soggetto pubblico locale che sia stato bersagliato, schernito, vituperato aprioristicamente come lui. Decine di articoli, fondi, pseudo-editoriali gli addossavano tutte le responsabilità terrene ed ultraterrene della decadenza del porto. I comitati portuali che egli era tenuto a presiedere si trasformavano in sessioni dove la confusione, gli strali, le invettive, gli ostracismi prendevano il sopravvento su di un proficuo confronto sulle tematiche portuali. Così come i continui ricorsi agli organi di Giustizia amministrativa concernenti la legittimità della sua nomina (ricorsi puntualmente respinti dagli organi superiori della stessa giustizia amministrativa) hanno travagliato non poco il suo mandato.

Eppure, egli ha sostenuto la costruzione di un terminal moderno ed efficiente da affiancare a quello deficitario oggi esistente presso Punta delle Terrare. Tutti, di converso, a Brindisi hanno appoggiato l'iniziativa di rivolgersi alla Magistratura da parte di chi, sostenendo la violazione di leggi e regolamenti in materia edilizia nella progettazione ed esecuzione del Terminal Le Vele, ha di fatto bloccato la realizzazione dello stesso. E sono proprio queste persone che ipocritamente propugnano la necessità di un Terminal traghetti ampio ed accogliente all'interno del perimetro portuale. E sono gli stessi che affermano l'inopportunità della location a Punta delle Terrare, propendendo per Sant'Apollinare, la porzione di porto dove sorgeranno cinque nuovi accosti a servizio delle unità ro-ro, ro-pax.

I medesimi che sanno benissimo che il periodo per vedere realizzate queste banchine va misurato in diversi anni e che

nel frattempo Brindisi non sarà in grado di accogliere degnamente chi decide di transitare per il suo porto. Come sono sempre gli stessi che dopo il pronunciamento favorevole alla costruzione del manufatto incriminato da parte degli organi inquirenti provano ad indurre i vertici dell'attuale autorità dello Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale ad optare per la revoca in autotutela del progetto, stante l'inutilità dello stesso. Forse la verità risiede nel fatto che a Brindisi spesso l'interesse pubblico debba essere subordinato a quello privato? Nel frattempo, i lavori di costruzione del suddetto Terminal , a distanza di sei anni, sono ancora sospesi.

L'AFFAIRE GRIMALDI

Nei primi mesi del 2012 la M/n Ionian Queen, unità della compagnia greca Endeavor Lines, è soggetta a diversi provvedimenti di sequestro (causa difficile situazione patrimoniale-finanziaria dell'armatore) che ne condizionano la regolarità del servizio Brindisi-Grecia. A settembre dello stesso anno la nave interrompe la linea e rimane in stato di sequestro presso il molo San Nicolao di Patrasso. Così, per la prima volta dopo quarant'anni, il porto di Brindisi rimane sprovvisto di navi che lo colleghino alla isole greche.

Tuttavia, in aprile, provvidenzialmente arriva la motonave Sorrento della Grimaldi Lines. Due mesi dopo, la Sorrento è affiancata sulla linea per la Grecia dalla M/n Florencia. A novembre dello stesso anno la Grimaldi inaugura un nuovo collegamento ro/ro

(afferente al programma denominato "Autostrade del mare") Ravenna-Brindisi-Catania e vv. con due unità di ultima generazione, l'Eurocargo Brindisi e l'Eurocargo Catania. In altri termini, è il compimento delle aspirazioni, nonché l'esaltazione delle potenzialità e peculiarità del porto. I piazzali di Costa Morena Ovest vengono finalmente occupati al limite della capienza da Tir, trailers e rimorchi carichi di merci da e verso i Paesi dell'Europa orientale. Così, la compagnia partenopea decide di eleggere Brindisi "hub" ro-ro e passeggeri dell'area - Adriatico meridionale. Ne è conseguita la volontà di effettuare ulteriori investimenti sul porto in termini di altre navi e nuove rotte.

Per far questo, la compagnia ha deciso di richiedere una concessione ventennale per la gestione di tre rampe traghetti presso il Terminal di Costa morena- Punta delle Terrare, unitamente alla gestione di alcune aree situate all'interno del costruendo (i lavori non sono mai iniziati, ut supra) Terminal passeggeri denominato "Le Vele" e all'assunzione di dodici figure professionali provenienti dal territorio salentino.

Ed ecco allora scatenarsi il putiferio in città. Le sedute dei comitati portuali, convocati dal Presidente Haralambides per discutere e votare la proposta, diventavano il luogo dove lanciare accuse, imbastire polemiche, esporre veti, fare ostruzionismo. Le stesse sedute, convocate a più riprese, non si rivelavano mai risolutive. Insomma, in città un drappello di addetti ai lavori avversava la possibilità che una società armatoriale così importante potesse "mettere radici" a Brindisi.

Parte della stampa locale, dal canto suo, fungeva da cassa di risonanza del partito anti-Grimaldi, adducendo le più strampalate motivazioni: concreto rischio di instaurazione di una posizione di monopolio; canoni concessori ridicolmente esigui; allontanamento di altri armatori interessati a scalare Brindisi; abbandono del traffico passeggeri a favore di quello ro-ro.

E' evidente come queste argomentazioni, che tradiscono una certa faziosità ed inconfessabili interessi, siano destituite da ogni fondamento. In primo luogo, l'ottenimento di un provvedimento di concessione non consente di acquisire automaticamente una posizione di monopolio in uno scalo. A riguardo, gli esempi in ambito marittimo o aereo si sprecano. In secondo luogo, il conferimento di canoni concessori bassi sarebbe stato compensato da un aumento degli approdi e quindi da un maggiore utilizzo delle tre rampe da concedere. Ed ancora. In altri porti Grimaldi ha banchine in concessione, eppure anche altre prestigiose compagnie di navigazione toccano gli stessi porti e fanno concorrenza al gruppo napoletano.

Del resto, nel 2016 e nei due anni successivi la M/n Vastervik della compagnia EMMC e la Prince e Galaxy della EuropeanSeaways hanno collegato Brindisi alla Grecia durante i mesi estivi. Il tutto occupando due delle cinque (in realtà sarebbero sei con Sant'Apollinare) rampe traghetto di cui Brindisi dispone. Ovviamente, non si può attribuire ad una fantomatica posizione di monopolio di Grimaldi la cessazione del servizio (a suo tempo strombazzatissimo dalla stampa locale) per fallimento della EMMC, ex- proprietaria del traghetto Vastervik. Non è certo il monopolio sul porto di Brindisi di Grimaldi a costringere il Galaxy a navigare dalla Puglia solo nei mesi estivi. Infine, chi è in grado di dire quanti, quando e chi sono gli altri armatori che hanno già manifestato interesse a far approdare le proprie navi a Brindisi?

Da ultimo, il timore di alcuni operatori di uno spostamento del traffico dal segmento pax a quello ro-ro da parte di Grimaldi è la riprova della grossolana conoscenza degli addetti ai lavori (o presunti tali) delle dinamiche del trasporto marittimo. L'avvento delle compagnie aeree low-cost, infatti, ha eroso una consistente fetta di mercato agli altri sistemi di trasporto, traghetti compresi. Ne deriva, l'insostenibilità sotto il profilo economico, soprattutto nei mesi a scarsa intensità di traffico, di mettere in linea navi esclusivamente dedicate ai passeggeri. Al contrario, il traffico dei trailers, e dei guidati garantisce la profittabilità di una linea per tutto l'anno. Ciò sicuramente vale per tutte le compagnie armatoriali.

Fino ad oggi, le unità impiegate dalla Grimaldi sono atte al trasporto di veicoli pesanti, ma soprattutto di passeggeri. Sono, infatti, classificate navi ro-pax. In altri termini, non avrebbe senso garantire il "long bridge" dalla Spagna ai Paesi dell'Europa orientale e quindi connettere le economie ed i tessuti imprenditoriali di questi Stati, trasportando solo merci e camion, e trascurando al contempo la forte domanda di trasporto di coloro che sono gli artefici di questi interscambi, ossia le persone.

Sfortunatamente, il partito contrario alla concessione ventennale alla fine ha prevalso. La stessa fazione ha formulato una controproposta, caldeggiata anche dal Commissario straordinario Valente, i cui termini (accordo alla compagnia partenopea di un solo accosto in via preferenziale, concessione quinquennale di circa 25000 mq di piazzale per la movimentazione trailer, concessione di soli due uffici- biglietteria presso l'attuale Terminal passeggeri "la falegnameria" a Costa Morena) sono stati ritenuti non soddisfacenti dal Gruppo napoletano.

Oggi, le navi Grimaldi sono le uniche a collegare quotidianamente Brindisi alle coste ioniche della Grecia. Non si sono affacciati altri armatori, altri concorrenti, se non fugacemente durante i mesi estivi.

Alla fine di questo ennesimo triste capitolo della storia del porto, molti ci hanno perso, nessuno ci ha guadagnato. Non i

piloti, per i quali un incremento delle toccate-nave si sarebbe rivelato oltremodo proficuo; non l'Authority dell'Adriatico meridionale, le cui casse sarebbero state rimpinguate da flussi provenienti dalla riscossione di canoni periodici e sicuri; non gli addetti ai servizi tecnico-nautici; non l'indotto che ruota attorno all'asfittica economia portuale; non i dodici giovani che sognavano un posto di lavoro presso la Grimaldi. E' stato il trionfo del peggior male che da sempre attanaglia il Sud: il pensare che è meglio che tutto rimanga così com'è, che se non c'è nulla per me, non ci deve essere niente per nessuno. PROSPETTIVE FUTURE

Subito dopo il varo della Riforma di riorganizzazione della governance dei porti italiani (la riforma Del Rio), molti esperti di questioni marittime brindisini hanno espresso la loro soddisfazione per l'accorpamento del porto di Brindisi a quello di Bari, Monopoli, Manfredonia e Barletta, sotto l'egida della Autorità di Sistema dell'Adriatico meridionale avente sede in Bari. La logica sottesa alla loro esultanza era la seguente: l'Authority brindisina, i cui vertici sono sempre stati imposti da superiori livelli amministrativi, si è rivelata inadeguata a garantire lo sviluppo dei traffici nel porto. Diversamente, l'aeroporto di Brindisi, facente parte della società Aeroporti di Puglia con sede a Bari, Aeroporto Palese, ha conosciuto un periodo aureo per crescita dei passeggeri e delle compagnie aeree presenti in pianta stabile nel Salento.

Pertanto, perché non applicare al porto di Brindisi le stesse direttive di sviluppo che i manager baresi di Aeroporti di Puglia hanno delineato per lo scalo messapico? E soprattutto, perché non trasferire i poteri uno tempo attribuiti alla Autorità portuale brindisina ad una nuova Authority che curando gli interessi del porto del capoluogo di Regione, di riflesso sia in grado di fare altrettanto per il porto salentino? Sul punto, è doveroso affermare che mai termine di paragone si sia rivelato più inappropriato.

Infatti, è bene ricordare che la società Aeroporti di Puglia S.p.a. è una società di capitali che persegue l'obiettivo di incrementare le rotte, di migliorare il servizio offerto all'utenza e quindi di conseguire utili. Sicchè, essendo l'aeroporto Casale l'accesso privilegiato per raggiungere le località turistiche del Salento, la società che gestisce gli aeroporti pugliesi non può esimersi dall'effettuare i necessari investimenti, nonostante fra i componenti il consiglio di amministrazione non figurino alcun brindisino.

Al contrario, essendo le authorities portuali enti pubblici economici (sulla loro effettiva valenza giuridica la giurisprudenza nazionale ed europea non è concorde), si tiene conto del peso politico del tessuto socio-economico che ruota attorno all'infrastruttura portuale. Ne deriva che lo scalo brindisino non potrà mai reggere il confronto in termini di investimenti, promozione, incentivi, con quello del capoluogo di regione. A sostegno di questo assunto, è sufficiente spigolare il Piano operativo triennale concernente le opere infrastrutturali programmate ed in corso di esecuzione. Ebbene, la maggior parte degli interventi programmati per migliorare la capacità ricettiva del porto di Bari dispongono delle coperture finanziarie necessarie. Invece, per la maggior parte delle opere da tempo progettate ed approvate per il porto di Brindisi non ci sono i relativi stanziamenti.

E' paradossale, del resto, che la realizzazione di un'opera ritenuta strategica per lo sviluppo dello scalo, come il completamento di cinque nuovi accosti per navi ro-ro e ro-pax a Sant'Apollinare, sia rimessa ad un ipotetico finanziamento privato. Bari, da par suo, ha ricevuto i finanziamenti per la costruzione della strada camionabile (una via

che consentirà ai Tir di raggiungere il porto dall'Autostrada bypassando il centro cittadino) e per la realizzazione del Terminal di Marisabella, solo per citare alcune delle opere più onerose. Così, viene da chiedersi: perchè si è deciso di finanziare la strada camionabile al servizio del traffico ro-ro e ro-pax a Bari, quando nel porto messapico esiste già da sei anni questa tipologia di traffico, servita peraltro da spazi retroportuali più ampi di quelli baresi e collegati in maniera ottimale alla rete stradale, senza alcuna interferenza con la viabilità cittadina?

Perchè nel POT della Autorità di Sistema del Mar Adriatico meridionale nemmeno si accenna alla tanto auspicata e logica differenziazione delle tipologie di traffico che i due maggiori scali pugliesi affacciati sull'Adriatico potrebbero annoverare? In effetti, questa mancata concentrazione di alcune tipologie di traffico su di uno porto piuttosto che su di un altro comporta che i due scali distanti solo 120 km tra loro (un unicum per la dorsale adriatica) si spartiscano in maniera disomogenea i relativi flussi. Il porto barese accoglie un traffico container feeder presso banchine anguste, mentre Brindisi fa attraccare presso l'esteso (e dotato di fasci di binari collegati alla rete ferroviaria nazionale) Terminal di Costa morena Est piccole navi portacontainer che la saturazione del porto di Bari costringe a dirottare; il traffico crocieristico si divide tra i due scali, sebbene gli approdi programmati per lo scalo barese siano più del doppio di quelli previsti a Brindisi, nonostante la città terminale della Via Appia sia "Gateway" per il gettonatissimo Salento e per l'affascinante Valle d'Itria;

il traffico ro-ro, afferente alle Autostrade del Mare, si è affacciato con Grimaldi prima e Tirrenia poi (quest'ultima compagnia utilizza unità Grimaldi prese a nolo) a Brindisi, mentre a Bari due unità della Grimaldi assicurano i collegamenti con Venezia e Patras; il porto di Bari è da decenni collegato con la Grecia ionica e Durazzo, malgrado esso sia più distante dalle mete poc'anzi citate rispetto a quello brindisino, facendo in questo modo un'agguerrita concorrenza al porto messapico.

LE VICISSITUDINI GIUDIZIARIE DELLE NUOVE OPERE PORTUALI

Detto della travagliata vicenda giudiziaria relativa al costruendo Terminal Le Vele (ad oggi i lavori permangono in una fase embrionale e non è dato sapere quando verranno ultimati), un'altra opera ritenuta strategica dagli operatori portuali è stata completata (anche questa dopo tribolate peripezie burocratiche) e si inserisce nel tanto declamato progetto di un unico circuito doganale all'interno delle varie aree costituenti il bacino portuale. Ci si riferisce all'opera di allargamento ed adeguamento della c.d. strada "Nuova Sisri", la piccola strada che un tempo conduceva presso la spiaggia di Sant'Apollinare.

Quest'opera di indubbio valore logistico avrebbe permesso di collegare il Terminal di Costa Morena Ovest con quello di Sant'Apollinare. Per raggiungere lo scopo, l'Authority ha finanziato l'allargamento della sede stradale, la predisposizione di un nuovo varco doganale con annesso edificio di sorveglianza, la costruzione di un piccolo ponte per scavalcare il canale di Fiume Piccolo e raggiungere quindi Costa Morena Ovest. Il tutto sarebbe dovuto rientrare nel nuovo circuito di security delineato dalla ADSPMM.

Purtroppo, a seguito di una complessa indagine (non ancora conclusa del tutto) condotta dai militari della Guardia di Finanza sono emersi presunti abusi edilizi e svariate ipotesi di falso al vaglio della Procura brindisina. Di conseguenza,

la tettoia in ferro e cemento armato dell'edificio di sorveglianza sono stati sottoposti a sequestro. Lo stesso dicasi per il vicino muro di contenimento che costeggia la carreggiata adiacente alle vasche dell'impianto Aventis, la strada della zona industriale che conduce da Costa Morena a Sant'Apollinare, e il ponte che scavalca Fiume Piccolo.

Nel dettaglio, per quanto concerne la strada "Nuova Sisri" (quella che un tempo portava alla spiaggia di Sant'Apollinare) gli inquirenti ritengono che alcuni pareri e autorizzazioni siano stati rilasciati prima della redazione del progetto esecutivo. E sulla scorta di questo, evidentemente, era previsto che la sede stradale dovesse avere un'unica corsia di marcia per il transito di automezzi, e una corsia riservata, per ciascun senso di marcia, con riduzione della sezione stradale da 17 a 15 metri. Ma, a quanto sembra, l'Ufficio tecnico dell'Authority non si è attenuto ad esso.

Per di più, gli accertamenti espletati hanno evidenziato la presenza di una tettoia in cemento armato, realizzata tra il luglio e l'agosto del 2015, non prevista dal progetto esecutivo. Non da ultimo queste opere insistono su di un'area sottoposta a vincolo archeologico data la vicinanza del Parco archeologico di Punta della Terrare e villa Monticelli.

Ebbene, fermo restando la doverosa ed insostituibile attività di indagine che gli organi inquirenti stanno svolgendo, resta il rammarico per l'ulteriore occasione di rilancio che il porto sembra perdere. Tralasciando le presunte irregolarità e violazioni normative che, se provate, come tali andrebbero perseguite, è deprimente registrare l'esultanza di movimenti ancorati ad un passato oramai sepolto, i quali auspicano il ripristino della balneazione presso la spiaggia di Sant'Apollinare. Sarebbero in grado di stabilire per quanti mesi i cittadini potrebbero usufruirne? Secondo loro, considerata la vicinanza con gli attracchi presenti a Costa Morena Ovest e i reflui di Fiume Piccolo, la stessa balneazione potrebbe ritenersi sicura e scevra da pericoli per la salute?

Quale bellezza potrebbe vantare una striscia di sabbia delimitata da una strada asfaltata, percorsa da una miriade di auto di potenziali bagnanti? Forse, l'attivazione dei nuovi accosti ro-ro in quella zona non ne consentirebbe un utilizzo più mirato, esteso per tutto l'anno e più proficuo in termini di positive ricadute economiche ed occupazionali? Quale ragione tecnica è sottesa all'idea di allargare il Canale Pignonati (con annessi ingenti costi da sostenere) e quindi di vanificare la realizzazione degli accosti ro-ro a Sant'Apollinare, quando le navi da crociera di classe Panamax possono già attraversare il suddetto canale ed evolvere nel porto interno?

Interrogativi cui spesso vengono fornite risposte criptiche ed evasive. Rimane il profondo sconcerto per un porto naturale tanto bello (sono in pochi ad avere contezza della circostanza favorevole di disporre di uno moderno aeroporto contiguo al porto commerciale, benché deprecabilmente entrambe le infrastrutture non siano collegate tra loro se non a mezzo di un piccolo pullman) quanto sfortunato, ma le cui sventure sono da ascrivere ad una classe politica locale il più delle volte impreparata ed assente, mera spettatrice di dinamiche e decisioni non sempre rispondenti al bene di Brindisi e del suo porto.

Bruno Virdò