

1883 elaborazione P.R.G. della Città di Brindisi

Ing.ri D'Errico, Santostasi e Palma

- **A** Condizioni generatrici:

1) 1864 autorizzazione governativa per la "grande restaurazione del porto di Brindisi " su studio dell'Ing.T.Mati;

2) 1865/1871 realizzazione del tronco ferroviario Ancona-Foggia-Brindisi, del tronco Brindisi-Brindisi porto che circonda la città su tutto il versante di levante, costruzione della stazione ferroviaria Brindisi centro a ridosso del tracciato stradale della via Appia, in posizione tangente alla cerchia murale tramite l'abbattimento di parte delle mura limitrofe al bastione aragonese "De Agua";

- **B** Necessità di dotarsi di un piano di ampliamento e risanamento così come in corso nella nazione a metà secolo:

1) incarico da parte dell'Amm.ne comunale agli Ing.ri D'Errico, Santostasi e Palma con le indicazioni, dato il deficit economico comunale, di limitare al minimo l'espropriazioni e le demolizioni;

- **C** Metodologia di intervento, obiettivi:

1) tipico approccio ottocentesco, pianificazione per elementi: la strada, la piazza, il lotto edificatorio al fine dell'estrazione del massimo plusvalore prescindendo da analisi di tipo demografico o socioeconomico;

2) identificazione dell'asse di espansione porto-stazione ferroviaria e completamento del rettifilo C.so Garibaldi-C.so Roma; Realizzazione della strada di circonvallazione esterna alle mura ancora libere dalla successiva edificazione a ridosso ed inglobamento;

3) limitato tentativo di risanamento nelle aree degradate limitrofe al porto e demolizioni delle parti intralcianti i nuovi assi viari;

4) massimizzazione dello sfruttamento economico dello spazio, saturazione edilizia all'interno delle mura con la sovrapposizione di una maglia rettangolare formata da assi di uguale importanza e intervallati da piazze della stessa dimensione dei lotti edificabili (da notare la tavola di progetto della zona est poi non attuata dal piano) ;

- **D** conclusioni

1) la sovrapposizione della maglia rettangolare, in un perimetro già edificato avente una propria precisa identità storica , comporta una ulteriore separazione tra il sito preesistente e la nuova città; questa viene accentuata dalla realizzazione del nuovo asse porto-stazione che invece di aggregare le aree degradate a quelle più salubri si configura come una barriera per l'occultamento delle stesse.



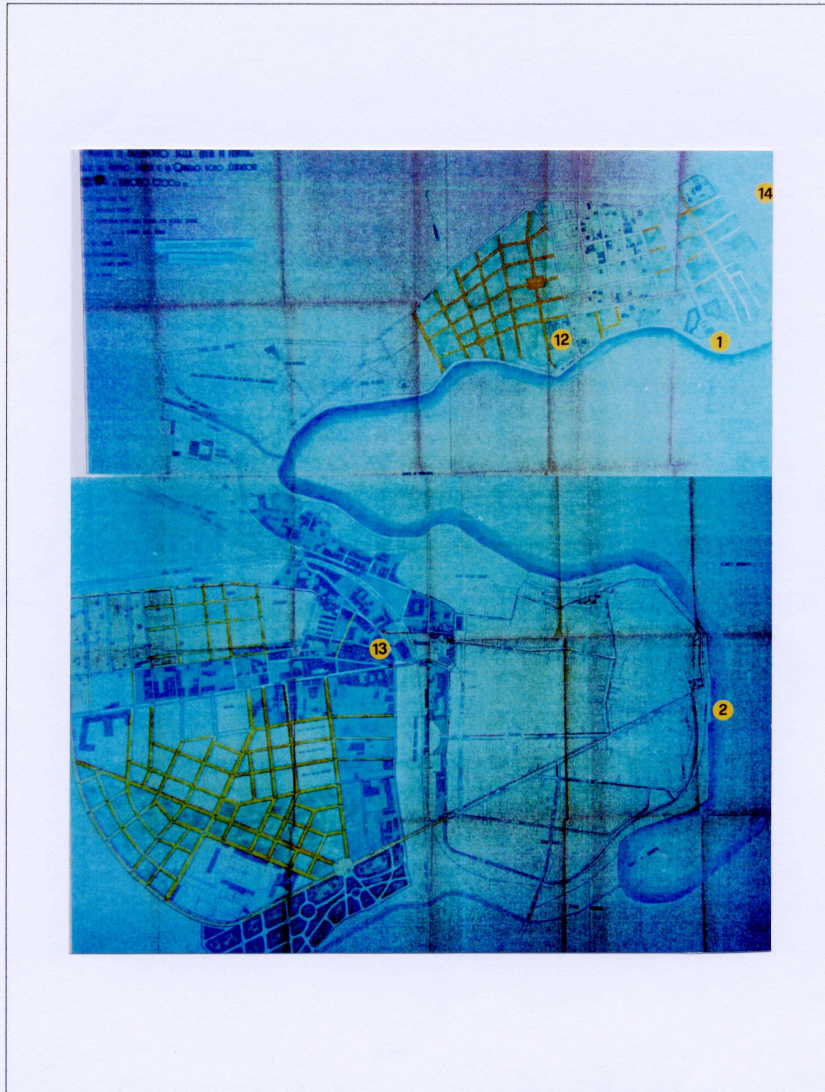


Tavola 6b,- STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

1934, Piano di Massima Regolatore Edilizio e di Diradamento Ing.T.Tarchioni.



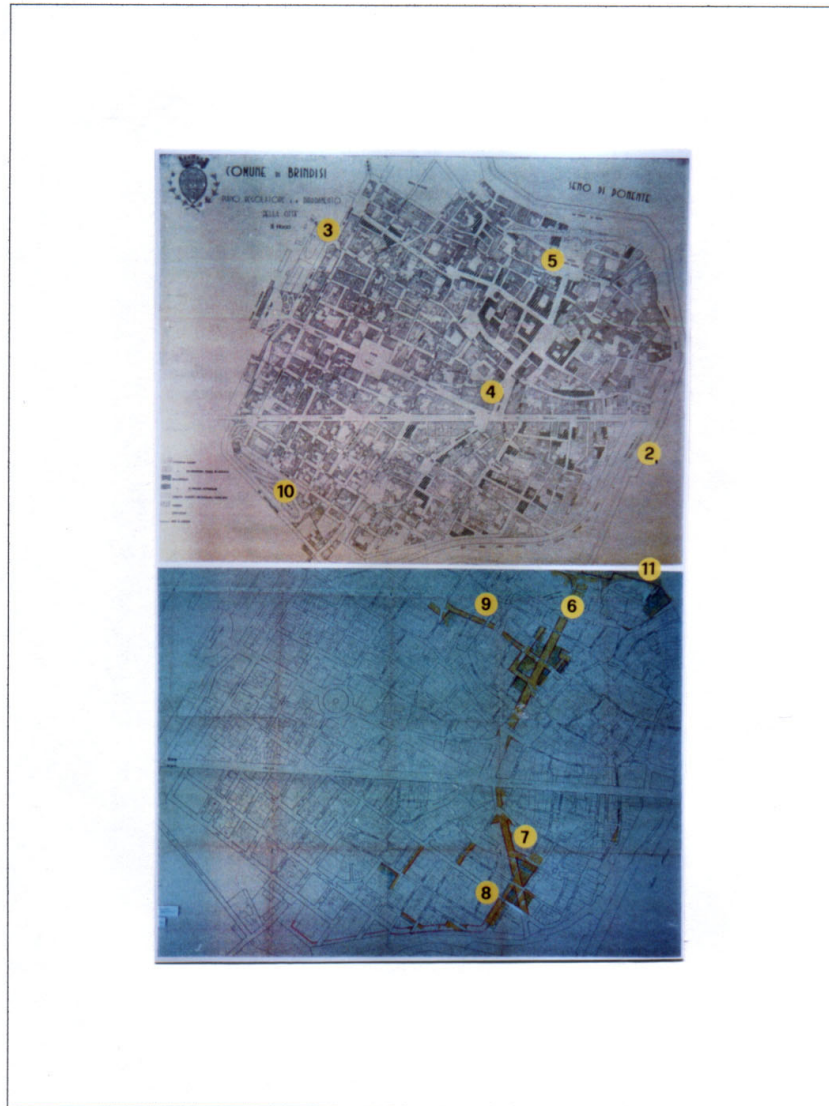


Tavola 6b',— STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

1934, Piano di Massima Regolatore Edilizio e di Diradamento Ing.T.Tarchioni.



1934 Piano di massimo ampliamento della città

1935 Piano di massima regolatore edilizio e di diradamento

Ing. Telesforo Tarchioni

- **A** Condizioni generatrici:

1) inurbamento spontaneo lungo la direttrice porta Mesagne-convento Cappuccini (via Appia);

2) 1927 Brindisi capoluogo di provincia, realizzazione relativi servizi pubblici e simboli di regime;

3) realizzazione dello scalo idrovolanti e primo nucleo dell'aeroporto in zona Nord;

- **B** Così come il regime attua nelle maggiori città italiane, l'Amm.ne locale decide di dotarsi di un piano di ampliamento e di diradamento a fini igienico-sanitari (Giovannoni)

1) incarico da parte dell'Amm.ne comunale agli Ing. Telesforo Tarchioni, Ing. Capo della Provincia.

- **C** Metodologia di intervento, obiettivi:

1) Razionalizzazione dell'espansione in direzione zona Cappuccini con interventi di edilizia popolare;

2) Risanamento zona "sciabbiche" e sradicamento di tutti i nuclei famigliari, dediti alla pesca, dalla zona centro al nuovo insediamento di edilizia popolare sulla sponda opposta;

3) proposta asse collegamento seno di levante P.zza S.Teresa "Nuovo Corso" realizzato solo limitatamente alla 1ªarteria (vedi tavola);

4) Asse di collegamento lungo il porto tra la via Traiana e porta Lecce con la realizzazione dell'arteria commerciale di levante;

(5 Proposta per un uovo asse di penetrazione" via del quartiere-via nuova" al nuovo centro direzionale "P.zza del tribunale";

6) Sia nel pino di diradamento che in quello di massima espansione sono previsti dei parchi urbani la realizzazione dei quali sarà limitata però a quello "Della Rimembranza"

7) Pianificazione per aree, tentativo di razionalizzare l'espansione in corso verso est proponendo una maglia ortogonale ruotata di 45° rispetto al rettilineo C.so Roma, riproposto nell'espansione stessa. Ricucitura con la maglia urbana preesistente. Identica cosa viene proposta sulla sponda nord del porto col nuovo rione Casale. L'espansione massima è prevista al limite del Convento dei Cappuccini.

- **D** Conclusioni

1) Il piano di diradamento viene attuato solo limitatamente ed al fine di evidenziare i manufatti di regime abbandonando le proposte per la realizzazione dei nuovi assi a servizio del centro direzionale;

2) Il piano di massima espansione insegue l'edificazione spontanea e senza regole del primo periodo di crescita cittadina, l'intento é quello di portare un certo ordine nel tessuto urbano limitandosi però ad un approccio ancora di tipo ottocentesco.





Tavola 6c,— STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

1957, Piano Regolatore Generale Arch.tti C.Aymonino, Sergio Lenci e Ing. Giovanni Peretto.



1957 elaborazione P.R.G. della Città di Brindisi

Arch.tti Carlo Aymonino, Sergio Lenci,
Ing. Giovanni Peretto

- **A** Condizioni generatrici:

1) intervento statale per l'industrializzazione del porto esterno e medio, Piano Regolatore Territoriale dell'Area di sviluppo Industriale, insediamento Montedison e Feltrinelli - gestione dell'area industriale da parte del Consorzio e ASI in contrasto con gli interessi locali;

2) Ricostruzione: interventi da parte di Società Immobiliari di tipo speculativo nel centro storico con sconvolgimenti tipologici, interventi di diradamento nel tessuto urbano preesistente per far posto agli edifici INA, Uffici Finanziari, Cred.Ital, INPS, a tal proposito verrà distrutto l'unico parco cittadino "della rimembranza"; Parallelamente l'edilizia sovvenzionata, IACP, INA Casa, UNNRA Casa, interviene in aree molto al di fuori del centro abitato creando una notevole frattura tra centro e periferia ed innescando i fenomeni di speculazione fondiaria comune a tutto il territorio nazionale;

- **B** Con l'intento di frenare la speculazione edilizia successiva alle ricostruzioni post-belliche ed in pieno boom economico nonché per applicare la legge urbanistica nazionale, l'Amm.ne Comunale socialista incarica dei professionisti di provata esperienza e decisamente di tendenza per dotarsi del P.R.G.

1) affidamento della redazione del P.R.G. agli Arch.tti C.Aymonino, S.Lenci e Ing. G.Peretto;

- **C** Metodologia di intervento, obiettivi:

La proposta di piano é preceduta da una analisi sintetica a livello storico, socio economico, demografico e di viabilità;

Contemporaneamente al piano viene proposto il Regolamento Edilizio della Città ;

1) Intervento nel centro antico mirato alla creazione di un nuovo centro direzionale contemporaneamente alla salvaguardia del sito storico-archeologico di "S.Pietro degli Schiavoni." e del risanamento del sito "Mattonelle";

2) realizzazione, tramite sventramenti mirati (sull'idea di quanto proposto nel piano del 1934), degli assi P.zza del Popolo-Uffici Finanziari/P.zza d.Vittoria-P.zza S.Teresa (dir. Nord-Sud) e dei due paralleli che dall'ingresso in direzione "Traiana" penetravano il primo nel centro direzionale ed il secondo a congiungersi con il lungomare, altezza P.le L.Flacco, (dir. Est-Ovest) inoltre era previsto l'allargamento della viabilità in corrispondenza del tracciato dell'antico decumano esterno (vedi tavola storica);

3) intervento per il riordino edilizio esterno alle mura al fine della creazione di "quartieri satelliti autosufficienti" in linea con le tendenze culturali dell'urbanistica italiana dell'epoca;

4) Il piano entra in merito al riordino della Zona Industriale entrando in diretta concorrenza con il P.T.A.S.I.

5) Notevole rafforzamento della linea ferrata e previsione di una nuova stazione ferroviaria, tale impostazione concorrerà al completo assedio del centro urbano;

- **D** conclusioni

1) La crescita indifferenziata dei primi anni sessanta, la speculazione edilizia e gli enormi interessi economici industriali mettono in crisi un piano già nato vincolato dalla situazione

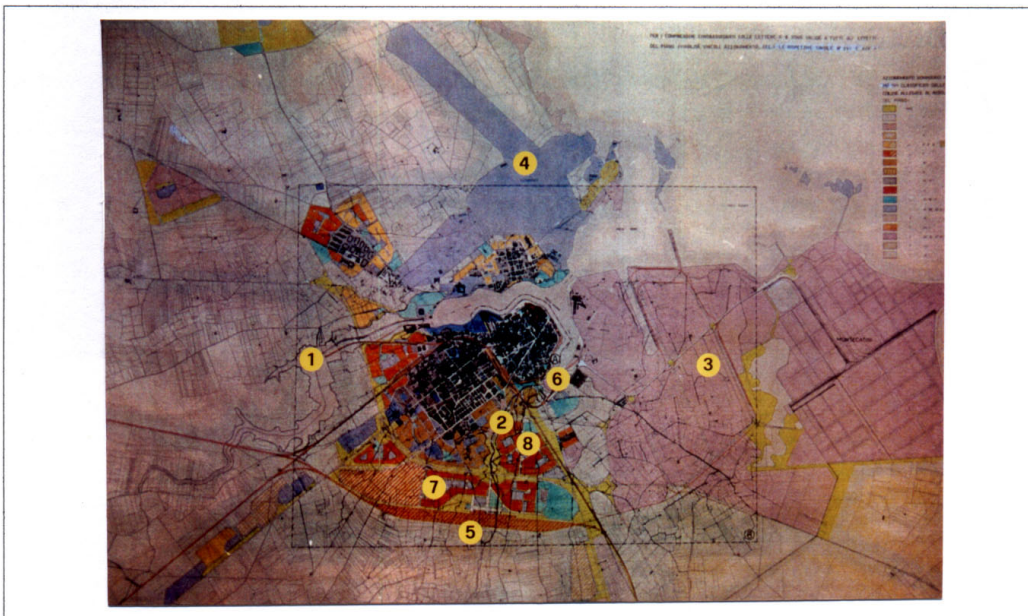


preesistente ma coerente con le teorie urbanistiche emergenti, che pur se adottato non verrà mai utilizzato dall'Amm.ne centrista-conservatrice



Tavola 7a,- STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

1963, Piano Regolatore Generale Arch.tti Plinio Marconi, Fabrizio Bruno, Enrico Nespega, Fortunato Pignatelli e Ing. Leonardo Poli.



1963 Piano Regolatore Generale della Città di Brindisi

Arch.tti Plinio Marconi, Fabrizio Bruno, Enrico Nespega, Fortunato Pignatelli e Ing. Leonardo Potì

- **A** Condizioni generatrici:

1) Si adegua specificatamente alle tendenze insediative in atto (dir.sud-sud/ovest) adeguandosi ai vincoli preesistenti sia di natura geo morfologica, infrastrutturale, industriali (PTASI) e soprattutto politico-speculativi;

- **B** L'amministrazione conservatrice ha bisogno di un programma che sancisca la futura espansione della città in base alle sovradimensionate previsioni dell'apparato industriale, confermando le attitudini speculative in atto:

1) incarico da parte dell'Amm.ne comunale agli Arch.tti Plinio Marconi, Fabrizio Bruno, Enrico Nespega, Fortunato Pignatelli e Ing. Leonardo Potì;

- **C** Metodologia di intervento, obiettivi:

1) tipico piano proto razionalista, tutto contenuto in un disegno che suddivide il territorio in zone dove sarà possibile o meno lo sfruttamento edilizio (accentuazione della logica del doppio regime dei suoli);

2) Interventi di edilizia sovvenzionata l'ha dove il costo dei terreni è minore con conseguente lievitazione del plusvalore della rendita fondiaria delle aree comprese tra il centro ed i predetti interventi;

3) previsione di un comparto industriale esteso con un rapporto di 3 a 1 rispetto all'abitato

4) prolungamento degli assi di espansione a raggiera con apice in nuovi insediamenti e previsione di una nuova circonvallazione che, se raggiunta dall'edificato, avrebbe comportato la quintuplicazione della città esistente con espansione a macchia d'olio;

5) previsione dello spostamento della stazione ferroviaria ottocentesca, frattura tra il centro storico e la prima espansione, nell'estrema periferia di piano con collegamento della stessa al nucleo cittadino tramite un forte asse sud-nord;

6) tenue tentativi di riportare sulla costa nord un principio di nucleo abitato;

7) per quanto concerne il centro antico il piano limitava ad un piccolo nucleo i recuperi di tipo "restauro conservativo" prevedendo per la restante parte solo un intervento di "rinnovamento a fini igienico-sanitari. La discrezionalità dell'Amm.ne Comunale influì notevolmente su cosa considerare "rinnovamento" portando sin nel centro antico stravolgimenti tipologici-morfologici attualmente rilevabili;

- **D** conclusioni

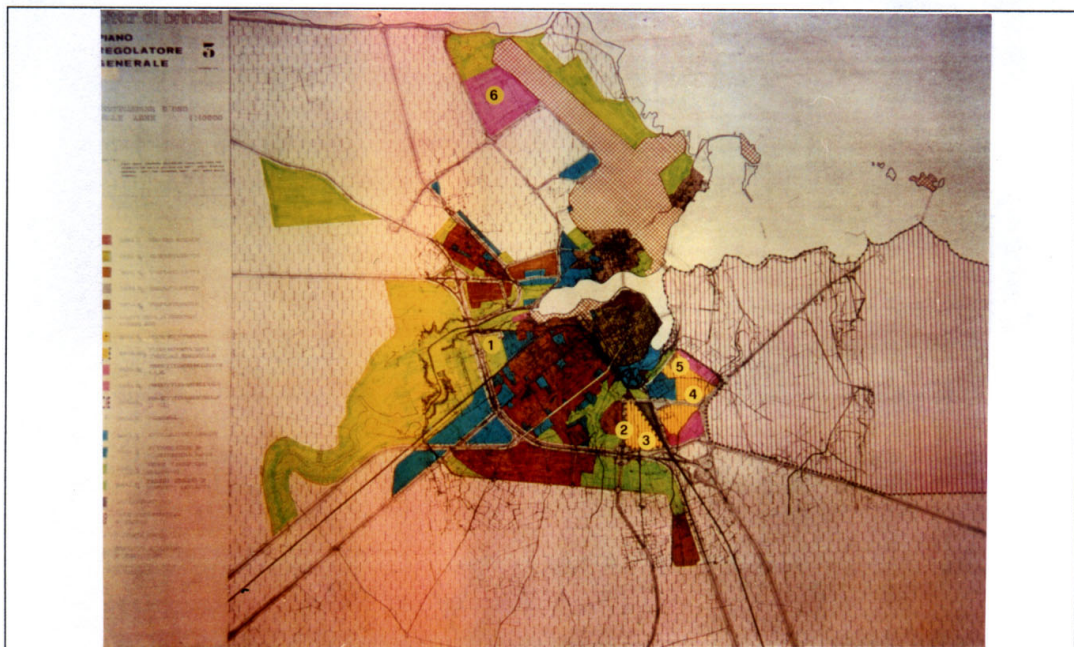
1) Il piano, con tutte le sue pecche, verrà attuato, tramite la tavola "D" del successivo P.d.F. del 1965/79 e dal Regolamento Edilizio, limitatamente all'individuazione e lo sfruttamento delle aree edificabili a mezzo dei piani di lottizzazione privata e pubblica ritardando la realizzazione delle necessarie infrastrutture pubbliche previste.





Tavola 7b,- STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

*1965/79, Tavola "D" del Piano di Fabbricazione stralciata dal Piano del 1963.
- 1980, Piano Regolatore Generale*



1980 elaborazione P.R.G. della Città di Brindisi

Arch.tti V.Bacigalupi, E.Nespega, G.Redaeli, Ing.ri D.DeSalvia, L.Potì

- **A** Condizioni generatrici:

- 1) Nuovo Piano Regolatore del Porto banchine (carbonifere e gassiere);
- 2) Progetti A.N.A.S. e F.F.S di adeguamento tecnologico, previsione creazione centri di smistamento intermodale;
- 3) Inserimento della Città di Brindisi nella Metropoli Policentrica Jonica-Salentina
- 4) Adeguamento legislazione nazionale;

- **B** Al fine di poter proseguire nella gestione del territorio, adeguandosi agli standard urbanistici e quanto altro previsto dalla normativa, l'Amm.ne Comunale decide l'abbandono del P.d.F. e dotarsi di un nuovo P.R.G.;

- 1) incarico da parte dell'Amm.ne comunale agli Arch.tti V.Bacigalupi, E.Nespega, G.Redaeli, Ing.ri D.DeSalvia, L.Potì per la redazione del P.R.G.;

- **C** Metodologia di intervento, obbiettivi:

- 1) per quanto riguarda l'abitato il piano si adagia sostanzialmente sulle tendenze insediative già in atto (viene infatti utilizzato l'aerofotogrammetrico del quale la scala più dettagliata è 1/5.000), aumentando gli indici di fabbricabilità, calcolando, adeguandosi agli standard urbanistici dettati dalla legge, le percentuali delle zone "F" concentrandole là dove l'edificazione non è conveniente o addirittura impossibile (vallone Cillarese, Patri ecc.ecc.) lasciando che i quartieri, già espansi ad accerchiamento del nucleo cittadino, completassero la saturazione avviata;

- 2) Importanza viene data alla maglia stradale dove però invece di prevedere una nuova circonvallazione, quella esistente é ormai inglobata pericolosamente nell'abitato, viene riproposto un doppiopone "strada dei Pittachi" che scorre quasi parallelo alla stessa. Vine previsto inoltre un asse a 4 corsie, "La Valigia delle Indie" che dalla circonvallazione porterebbe direttamente nel nucleo antico i turisti per l'imbarco al porto interno; (nota bene, gli imbarchi quest'anno hanno toccato 1.000.000 di unità con le immaginabili conseguenze di congestionamento);

- 3) Il piano demanda ad un secondo livello di pianificazione il più puntuale intervento nel centro storico e nei quartieri con destinazione "di completamento", oltre al P.P.A (pianificazione a tutt'oggi innattuata o inesistente);

- **D** conclusioni

- 1) anche se le premesse sono quelle di rispondere a specifici bisogni infrastrutturali e insediativi la metodologia della pianificazione é quella che si può definire "per gradi di edificabilità dei terreni": un piano "mappa dello sfruttamento" accentuando ulteriormente il dualismo sperequativo del doppio regime dei suoli;

- 2) L'aver demandato la pianificazione ai P.P., P.R. e P.P.A, solo molto più tardi adottati, ha comportato, sempre nella discrezionalità della cosa pubblica, la saturazione delle aree edificabili basandosi solo su indici, N.T.A. e R.E. con immaginabili conseguenze;

- 3) La rapida saturazione delle aree ha provocato un vasto fenomeno di edilizia abusiva, anch'essa zonizzata, a nord lungo la costa finalizzata a residenze secondarie feriali, invece lungo l'asse storico di espansione, nord-est/sud-ovest, le case di prima abitazione con la formazione di un vero e proprio quartiere completamente abusivo e privo di una qualsiasi urbanizzazione primaria e secondaria;



4) A seguito del Piano Nazionale dei Trasporti ed al Piano Energetico Nazionale, l'Amm.ne, assecondando le direttive governative, ha apportato delle varianti al P.R.G. per la realizzazione del centro intermodale, ubicandolo all'interno dell'abitato, della modifica del tracciato S.S.16 Bari - Lecce, della nuova ubicazione della I.A.M., in zona agricola e ad una distanza tale dal centro da innescare i noti meccanismi per l'estrazione del massimo plusvalore fondiario nonché la realizzazione di una suddimensionata-centrale termoelettrica policombustibile (poi esclusivamente a combustibile fossile) in una zona "Cerano" ad alto valore paesaggistico-ambientale sulla costa sud della città unitamente ad un asse policombustibile che dal porto interno attraverserà a vista tutto il territorio comunale sino alla predetta centrale.

