

Turismo e trasformazioni delle città nel corso dell'età industriale. Brindisi dal secondo dopoguerra agli anni '60

Tourism and city transformations during the industrial age. Brindisi from the Second World War to the 1960s

ELISABETTA CAROPPO

Università del Salento

Abstract

A partire dal secondo dopoguerra e nel corso dei decenni successivi la città di Brindisi fu investita da un ampio e articolato dibattito pubblico riguardante la funzione sociale del turismo, individuato da più parti come una possibile strategia di sviluppo per la città e per questo interessato da numerose iniziative soprattutto sul fronte dell'incremento della ricettività, della viabilità e del potenziamento a sfondo turistico del porto.

Nonostante gli sforzi fatti, tuttavia, tale chance di sviluppo si rivelò molto debole, a vantaggio invece dell'opzione in senso industriale della città, che la portò a divenire sede, negli anni '60, dell'importante centro petrolchimico della Montecatini.

Focalizzandosi su questo significativo caso di studio, il contributo si interroga sulle ragioni profonde che furono alla base di tutto questo, ricostruendo i caratteri del dibattito politico maturato a monte tra gli anni '40 e '60 del secolo scorso e l'azione delle classi dirigenti che fu perseguita a Brindisi sulla base dell'identità industriale che essa fu chiamata a rivestire.

Since the end of the Second World War and during the successive decades the town of Brindisi (in Southern Italy) was involved in a wide and articulated public debate on the social role of tourism. Considered an important factor for the strategy of development of territory, tourism became central for purposes of identity and propaganda and recipient of a series of investments especially aiming at increasing receptivity and viability and at tourist enhancement of the port. Despite several efforts however this chance turned unsuccessful: the industrial option was imposed and in the 1960s Brindisi became the venue of the important Montecatini petrochemical center. Focused on this interesting case study the essay explores the underlying reasons behind this phenomenon and analyzes the political debate occurring during 1940s through 1960s and the institutional action taken in Brindisi in accordance with industrial identity that the town was called to play.

Keywords

Politiche del turismo, Industria, Classi dirigenti, Mezzogiorno d'Italia.

Tourism policies, Industry, Ruling classes, South of Italy.

Introduzione

Terminato il secondo conflitto mondiale, l'Italia si avviava a diventare uno dei primi paesi turistici al mondo e cominciava a capire quanto il turismo andasse riconsiderato, sulla base soprattutto della destinazione allargata e non più riservata a pochi privilegiati che esso ormai poteva acquisire. Grazie in particolare al sopraggiungere dell'Anno Santo – il 1950 –, il turismo si apprestava sempre più a rappresentare una componente essenziale della bilancia dei pagamenti e uno strumento importante per lo sviluppo economico, non ultimo per effetto

ELISABETTA CAROPPO

dell'aumento dei turisti stranieri arrivati nel Paese subito dopo la guerra [Tissot 1996, 582-584; Battilani, Fauri 2005, 68].

In questo contesto, anche la provincia pugliese di Brindisi fu percorsa da interessanti iniziative di promozione turistica, indirizzate principalmente verso il miglioramento della ricettività, della viabilità e della valorizzazione turistica della zona più a nord, situata al confine con la provincia di Bari e corrispondente all'incirca ai territori dei comuni di Fasano, Ostuni e Cisternino. Qui sarebbe stata privilegiata in special modo l'area di Torre Canne (una frazione di Fasano), in cui da più parti si intravedevano ottime potenzialità di sviluppo non solo sul piano termale – grazie alla presenza di acque isosmotiche esenti da joduri e utili alla cura di alcune malattie dell'apparato digerente –, ma anche balneare, in considerazione dell'estensione e della bellezza dell'arenile [Quarta 2006, 133-134].

A rendersi protagonisti di questi interventi furono enti ed operatori locali fra i quali, oltre all'Ept di Brindisi, l'ente Provincia, soprattutto durante la presidenza dell'Amministrazione provinciale di Antonio Perrino (dal '48 al '60). Del resto, benché a livello provinciale fossero gli Ept a promuovere l'attività turistica, la Provincia rivestiva un ruolo altrettanto importante, sia perché era presente nel loro Consiglio di Amministrazione tramite un proprio rappresentante – in base al R.d.I. n. 1425 del 20.6.1935 –, sia perché figurava tra i diversi organi che ne finanziavano l'attività [Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 1960, 3775]. Tant'è che sin dalla sua fondazione – avvenuta nel 1927 – la Provincia di Brindisi aveva agito da ente coordinatore e, talora, anche propulsore delle iniziative a sfondo turistico.

Momento centrale per la valorizzazione turistica del Brindisino e, soprattutto, della zona nord fu la promozione, nel '53, a Fasano, di un Convegno interprovinciale per la valorizzazione turistica della cosiddetta 'zona tipica dei trulli e delle grotte', situata tra i trulli di Alberobello, la Selva di Fasano, Cisternino, le grotte di Castellana e le terme di Torre Canne. Tale Convegno fu organizzato dall'Amministrazione provinciale di Brindisi insieme con le Amministrazioni provinciali di Bari e Taranto, con gli Ept di Brindisi e di Bari e con dodici comuni interessati, nell'intento di elaborare una comune politica di sviluppo. Di questa politica si sarebbe fatta carico la cosiddetta Giunta permanente interprovinciale per la Zona tipica dei Trulli e delle Grotte che, composta da tre rappresentanti nominati dalle Amministrazioni provinciali e da tre rappresentanti degli Enti provinciali per il turismo di Brindisi, Bari e Taranto, avrebbe redatto un programma d'intervento che prevedeva la predisposizione di un piano di viabilità interprovinciale di preminente interesse turistico; il bando di concorsi per favorire la ricettività; la pubblicazione di *dépliants* e materiali pubblicitari sulle principali attrattive turistiche della zona [Caroppo 2017, 177-182]. Campi d'intervento, com'è noto, che si stavano perseguendo un po' in tutta Italia, facendo del potenziamento della ricettività il principale obiettivo da perseguire sul fronte turistico [Berrino 2005, 33] e dell'adeguamento dei tracciati stradali uno strumento utile per incidere positivamente sullo sviluppo turistico complessivo [Leonardi 2007, 75].

1. Turismo e sviluppo a Brindisi negli anni della Ricostruzione

In questo clima, seppure concentrati prevalentemente nella zona nord, gli interventi a sfondo turistico condotti da enti e operatori locali interessarono pure la città di Brindisi. Anch'essa fu investita da una serie di dibattiti e riflessioni sull'importanza economica del turismo, nel quale peraltro da più parti si intravedeva una chance potenziale per imprimere alla città un'identità; un'identità che da tempo Brindisi faticava a trovare, essendo passata, sin dall'Ottocento, da una caratterizzazione esclusivamente agricola (dettata fondamentalmente dalle prospettive apertesi con lo sviluppo della viticoltura) [Pasimeni 1994, 16] a una funzione di scalo

internazionale per merci e passeggeri in seguito all'insediamento nel 1870 della Compagnia inglese della Valigia delle Indie [Stagira 2011, 9-10], poi ancora di avamposto militare (per effetto prima dell'impresa libica e successivamente del primo conflitto mondiale), infine, dopo la prima guerra mondiale, di nuovo di centro agricolo (sulla scia dei problemi di ristrutturazione degli apparati industriali bellici e della crisi di molte officine ormai prive delle commesse statali). Con la costituzione di Brindisi a provincia autonoma nel '27, poi, la città, divenuta ormai capoluogo, aveva visto delinearsi i presupposti per la nascita di nuove industrie, soprattutto nei comparti meccanico e chimico [Pasimeni 1994, 18-19], in cui larga parte delle classi dirigenti locali intravedevano un'occasione preziosa per ricollocare il capoluogo nel contesto nazionale e internazionale [Stagira 2011, 12]. Di fatto, però, Brindisi sarebbe rimasta priva di un insediamento industriale, ad eccezione di una concessione fatta alla Montecatini perché vi installasse uno stabilimento di perfosfati e alla possibilità accordata alla Società Anonima Cantieri d'Aeroporto (Saca) di costruirvi un suo stabilimento [Pasimeni 1994, 22].

A conflitto concluso, come dicevamo, Brindisi veniva investita da diverse iniziative di tipo turistico, che si rivolgevano prima di tutto verso il miglioramento della ricettività. Sulla base della centralità attribuita allo sviluppo di quest'ultima in quanto considerata come il punto cardine sul quale si evolveva il fenomeno turistico, la Deputazione provinciale, al fine di usufruire dei finanziamenti speciali previsti dalla Legge del 29 luglio 1949 n. 481, nel '51 approvava il progetto per la costruzione di un moderno albergo a cinque piani nei pressi della stazione ferroviaria, tra Corso Umberto, via Indipendenza e via Bastioni, situato sul suolo dove era sorto il palazzo della Gioventù Italiana del Littorio distrutto dai bombardamenti nel corso della seconda guerra mondiale¹. Inoltre, sempre agli inizi degli anni '50, anche sull'onda delle misure varate nel Convegno di Fasano, Brindisi veniva inserita, insieme con i centri più a nord e con altri della provincia, tra i 'Comuni o località ove si verifica notevole movimento di forestieri per turismo, attività agricole, commerciali o industriali, manifestazioni, fiere e mercati' e pertanto bisognosi di nuovi interventi per risolvere il problema della scarsa ricettività della provincia. Come sottolineava l'Ept, gli esercizi ricettivi (alberghi, pensioni e locande) rappresentavano l'elemento base dell'organizzazione e della valorizzazione turistica e come tali andavano migliorati, anche per mezzo di concorsi a premi per favorire l'apertura di esercizi alberghieri [Ente provinciale per il turismo di Brindisi s.d.(a), 5]. Da qui il contributo fornito dalla Provincia di Brindisi all'Ept per il miglioramento alberghiero in vari comuni del territorio provinciale, tramite la sistemazione o l'edificazione ex-novo di piccoli alberghi [Amministrazione provinciale di Brindisi s.d.(a), 17-18, 77-80] tra cui rientrò il progetto per la costruzione a Brindisi di un Ostello della Gioventù (che sarebbe stato portato a termine negli anni '60).

Parallelamente a tutto questo, operatori ed enti locali agivano anche sul fronte della costruzione dell'immagine. L'accento veniva posto sulla lettura di Brindisi come ponte verso l'Oriente, puntando in particolare sulle potenzialità del porto e sulle funzioni strategiche che aveva rivestito sin dall'antichità romana [Maddano 1929, 7]. In effetti, esso costituiva l'elemento cardine dell'immagine prevalente del capoluogo provinciale dopo il secondo conflitto mondiale, come dimostravano, tra l'altro, alcune pubblicazioni del Touring degli anni

¹ Archivio di Stato di Brindisi (ASB), Genio Civile Brindisi, classe VI, *Edilizia popolare*, anni 1947-1966, b. 47, fasc. 102, anni 1949-1952, *Progetto di costruzione di un albergo in corso Umberto I, vie Indipendenza e Bastioni (UTAP)*, Lettera dell'Amministrazione Provinciale di Brindisi all'Ingegnere Capo Ufficio del Genio Civile del 19.1.1952 e Progetto di massima per la costruzione di un albergo nella città di Brindisi del 10.1.1952.

ELISABETTA CAROPPO

'50, che ne enfatizzavano la collocazione rivestita in passato tra i porti più importanti dell'Adriatico e specialmente per il commercio con l'Oriente [Touring Club Italiano 1956, 130]. Nel frattempo, la Provincia interveniva anche a sostegno dello sviluppo delle attività storico-artistiche e delle iniziative sportive della città, organizzando e finanziando manifestazioni come la Coppa del Basso Adriatico e il Circuito Automobilistico 'Città di Brindisi' [Amministrazione provinciale di Brindisi s.d.(b), 18-20].

In realtà, come nel caso di altri interventi effettuati nel territorio provinciale, anche quelli compiuti nel capoluogo ricalcavano per molti aspetti quanto era stato svolto nel periodo fascista. Già il regime era intervenuto a Brindisi a favore del miglioramento della ricettività, collegandola soprattutto al traffico del porto e alla necessità di far fronte a soste cospicue e improvvise in città²; e già il regime aveva esaltato le potenzialità di sviluppo di quest'ultimo – il quarto a quel tempo tra i porti italiani³ –, nel quale Mussolini aveva individuato una risorsa capitale per l'espansione dell'Italia intera nel Mediterraneo e verso l'Oriente [Masella 2000, 137].

Terminata la guerra, si tornava a dibattere proprio sulle potenzialità e le esigenze del porto. Di esso, al Primo Congresso nazionale di turismo di Genova, si rimarcava il carattere fortemente internazionale, attestato dalla natura del traffico dei suoi passeggeri, dall'essere scalo di linee marittime ed aree che toccavano ben quattro continenti e dal costituire un centro di irradiazione di molte correnti turistiche verso l'Italia [Durano s.d., 4-7]. Di esso, inoltre, viste e considerate le sue potenzialità naturali, alcuni operatori vagheggiavano il passaggio a porto turistico, ovvero a una marina attrezzata, come si sarebbe auspicato anche più tardi, collegata ai centri di villeggiatura e ponte turistico per il Mediterraneo [Di Giulio 1969; Di Giulio 1978]. Secondo quanto si sottolineava, la natura del movimento dei passeggeri rendeva il turismo di Brindisi riconducibile non tanto ai suoi monumenti, alla sua storia e al suo folklore quanto piuttosto, se non esclusivamente, alla posizione naturale del suo porto; sicché, bisognava impegnarsi perché il turismo di transito si trasformasse in turismo di sosta, non solo tramite un adeguato intervento in ambito ricettivo, ma anche nel campo della viabilità e della propaganda turistica [Ente provinciale per il turismo di Brindisi s.d.(b), 10-12, 23-26].

Eppure, malgrado gli sforzi fatti, il turismo, a Brindisi così come in tutto il resto del territorio provinciale, presentava numerosi limiti e contraddizioni, difficili da affrontare negli anni della Ricostruzione, ma altrettanto complessi e problematici negli anni a venire. Un problema che per la verità investiva un po' tutto il settore turistico del Mezzogiorno, dove non si riusciva ad avviare alcun processo di *catching up* nei confronti delle aree di più antica vocazione turistica [Battilani 2002, 105] e di certo non perché mancasse la consapevolezza dell'importanza economica del settore.

Di fatto, nel caso di Brindisi, al di là degli indubitabili e pur significativi interventi effettuati e dei dibattiti maturati, era nell'opzione industriale che le classi dirigenti locali individuavano la vera e propria chance dello sviluppo, puntando sulla destinazione industriale, più che turistica, del porto, con conseguenze che avrebbero inciso in maniera determinante sulla caratterizzazione economica e sul tessuto sociale non solo di Brindisi, ma di gran parte della provincia.

Dopo la guerra scattavano, difatti, dinamiche e richieste che molto si riconnettevano alle profonde difficoltà economiche del dopoguerra, costringendo a valutare, o a riconsiderare,

² ASB, Archivio Storico del Comune di Brindisi, cat. 15, classe 12, fasc. 66, Promemoria per la soluzione alberghiera di Brindisi del 30.7.1938.

³ *Ibidem*.

priorità e linee d'azione in ragione dei disastri del conflitto, della lotta alla disoccupazione e della diffusa conflittualità sociale. Problemi, questi, che investivano tutta la Puglia e che finivano con l'intersecarsi, in un complesso gioco tra locale, nazionale e internazionale, con l'attenzione più ampia che in quegli anni, e da più parti, si mostrava verso il Mezzogiorno, risentendo altresì delle strategie americane del *containment* e delle logiche della Guerra fredda [D'Antone 2000, 62-64].

In questo contesto, in cui peraltro dominava una fiducia illimitata verso i processi industriali, indicati come unica soluzione per il problema dell'arretratezza, sulla scia dell'esperienza keynesiana americana considerata come un modello applicabile e valido in ogni parte del mondo [Berrino 2018, 797, 801], a Brindisi si rinfocolavano antiche aspirazioni di esponenti politici e classi dirigenti locali verso lo sviluppo industriale della città. Del resto, dal punto di vista industriale, la fine della guerra rappresentava per diverse aree della Puglia una sorta di ritorno ad antica periferia, anche a causa del blocco dei mercati dell'Est, della chiusura di diverse fabbriche avviate da alcuni gruppi settentrionali, di tentativi di riconversione falliti e dell'aggressiva concorrenza di prodotti americani a prezzi più bassi importati in Italia per effetto dei piani Erp [Masella 1989, 383-384 e 396-397]. Inoltre, sempre in Puglia, si era ormai acquisita consapevolezza dell'impossibilità di riproporre per essa un modello di crescita fondato sulla proiezione di questa parte del Mezzogiorno verso i Balcani e il Vicino Oriente, in un quadro ormai contrassegnato dalla divisione del mondo in due blocchi e dall'assegnazione dei paesi dell'altra sponda dell'Adriatico – tradizionalmente considerati come luoghi privilegiati dell'interscambio – alla parte nemica. Le proibitive condizioni del mercato internazionale influivano poi sull'ipotesi di rilancio delle esportazioni almeno sul mercato interno e, quindi, verso quelle aree manifatturiere del Nord propense ad acquistare prodotti agricoli vendendo al Sud prodotti dell'industria pesante e di quella chimica. Per cui – secondo Luigi Masella – «Proprio questa nuova relazione virtuosa fra Nord e Sud [...] dimostrava la fragilità di ogni proposta ispirata ad un liberismo puro e sostanzialmente astratto [e] postulava invece [...] una presenza attiva dello Stato, che non solo definisse le coordinate di una specifica politica economica, funzionale ai nuovi termini del compromesso Nord-Sud, ma individuasse gli strumenti e gli istituti che garantissero, con lo sviluppo dell'agricoltura, la crescita rapida dell'interscambio e perciò la ripresa economica della regione». Un'ipotesi che presupponeva una situazione di stabilità sociale che invece in quegli anni risultava alquanto problematica, a causa degli elevati livelli di disoccupazione e della forte conflittualità che ne era derivata [Masella 1999, 123, 125].

In questo quadro, le aspirazioni industriali di Brindisi trovavano terreno fertile nell'attenzione più ampia che in quegli anni si poneva verso lo sviluppo economico del Mezzogiorno, la cui riduzione del divario col Nord appariva peraltro funzionale agli interessi del Paese intero, soprattutto in vista del suo inserimento nel Mercato comune europeo. Più esattamente, attecchivano le prospettive di sviluppo lanciate prima dalla Svimez e successivamente da quanto previsto a favore dell'industrializzazione del Sud d'Italia nell'ambito dell'intervento straordinario. Prospettive condivise, tra gli altri, già nel '47, non solo dal Prefetto di Brindisi Strano in una lettera inviata al Ministro dell'Industria e del Commercio Togni⁴, ma anche dalla Camera di Commercio della città⁵ e da esponenti cattolici e anticomunisti della borghesia agraria locale come Carlo Scarascia [Sic 1948], presidente per diverso tempo del Consorzio

⁴ ASB, Camera di Commercio, *Possibilità di sviluppo industriale per Brindisi*, cat. 10, classe 1, num. provv. 458, Lettera del Prefetto P. Strano al Ministro Togni del 23.7.1947.

⁵ *Ivi*, num. provv. 390 e 439.

ELISABETTA CAROPPO

agrario provinciale brindisino, poi avvicinatosi a Moro e alla causa europeista [Bonatesta 2019, XI, XVI-XVII, 1, 11, 13 e 15].

2. L'opzione industriale a Brindisi. Dal Consorzio del porto all'insediamento della Montecatini

Fu così che, dopo la guerra, i ceti produttivi locali e la rappresentanza politica brindisina rilanciarono un progetto organico di industrializzazione della città che individuava nel porto e nella valorizzazione delle aree ad esso contigue il nucleo centrale dello sviluppo del territorio. Un progetto che appariva tanto più necessario alla luce della caratterizzazione ancora fortemente agricola che la provincia presentava e di un sistema produttivo – stando ai dati del Censimento industriale del '51 – alquanto fragile, con unità locali e addetti che si addensavano in quantità consistenti solo nel capoluogo e nei centri tradizionalmente più importanti [Romano 2017, 16].

Come accennavamo, le spinte verso l'industrializzazione di Brindisi non nascevano dal nulla e si stagliavano in un contesto in cui già da tempo si era cercato di installare nella città un complesso industriale. Si è parlato a questo proposito di scelte sempre imposte e finalizzate a prospettive di carattere nazionale e internazionale, non più di tanto funzionali all'ammodernamento urbano e a un uso più razionale delle diverse risorse di cui pur Brindisi disponeva [Pasimeni 2007, 11; Pasimeni 1994, 13-30]. In realtà, quali che fossero i termini dei condizionamenti esercitati dal centro sulla periferia, alacre e convinto si dimostrava l'impegno delle classi dirigenti locali verso lo sviluppo industriale della città, come del resto avevano attestato la crescita delle imprese meccaniche e cantieristiche durante gli anni del primo conflitto mondiale, l'interesse del fascismo verso il settore aeronautico civile e commerciale e, dopo la guerra, la riorganizzazione, sotto la direzione del Servizio Tecnico dell'Aeronautica, delle ditte meccaniche presenti sul territorio per la manutenzione e la ricostruzione del parco velivoli, tra cui principalmente la Saca insediatasi a Brindisi negli anni '30 del Novecento. Uno stesso stabilimento della Montecatini era stato installato nella città in quel periodo, impiantato da gruppi imprenditoriali milanesi ma fortemente voluto dall'onorevole brindisino Ugo Bono all'interno di un progetto di localizzazione industriale che avrebbe dovuto svilupparsi proprio attorno al porto [Pasimeni 2007, 13-15, 24-27].

Su quest'ultimo si puntava, infatti, in maniera determinante, anche alla luce delle funzioni nostalgiche che esso ispirava [Durano 1947; Calderaro 1948; Mascia 1985, 29], mentre meno prioritario appariva lo sviluppo avionico della città che, pur essendo provvista di una stazione di idrovolanti militari già nel 1914 e di un aeroporto civile nel '38 [Lenzi 2007], avrebbe dovuto aspettare gli anni '80 per assistere all'adesione alla Società Esercizi Aeroporti Pugliesi, pensata in funzione del potenziamento dello scalo aereo destinato al traffico non solo di merci ma anche di passeggeri [Romano 2017, 86]. Proprio il porto, tra l'altro, era stato al centro di un intervento tenuto alla Camera nel settembre del '48 dall'onorevole salentino Mario Marino Guadalupi, eletto nelle file del PSI per la circoscrizione camerale di Lecce, Brindisi e Taranto il 18 aprile dello stesso anno. Egli, nel denunciare lo stato di disagio in cui si trovava la città dopo la guerra, aveva ricordato in Parlamento la mole dei traffici verificatisi in passato, sollecitandone – grazie anche all'istituzione di un apposito Comitato ministeriale o interministeriale per il coordinamento del traffico mercantile e a garanzia di una distribuzione delle merci Erp in base alle reali necessità dei porti interessati – l'inserimento tra quei porti contemplati per la circolazione delle merci previste nel Piano Marshall (in primis, per quelle di imbarco e sbarco delle diverse merci destinate al consumo e all'impiego nel Mezzogiorno) [Atti Parlamentari 1948]. Un'ipotesi emersa, tra l'altro, nel primo

Convegno interregionale indetto dai porti pugliesi e calabresi organizzato dalla Camera di Commercio di Brindisi – presieduta dall'allora vice-sindaco Manlio Poto – il 2 settembre del '48 presso il Salone dell'Amministrazione provinciale [Convegno Interregionale dei Porti Pugliesi e Calabresi 1949] e portata anche all'attenzione anche del Congresso nazionale dei porti promosso a Napoli tra il 26 e il 30 per iniziativa dell'Assessorato Idrovie-Navigazione Porti [Brindisi al 1° Congresso Nazionale dei Porti 1948].

Intanto, anche l'Amministrazione comunale di Brindisi intravedeva ottime possibilità di sviluppo della città nell'accoglimento di alcune richieste avanzate da diversi industriali fiumani per l'impianto in città di una serie di loro attività. Dal '46 era infatti presente a Brindisi una nutrita comunità di profughi provenienti dai territori ex italiani acquisiti dalla Jugoslavia di Tito, i quali avevano costituito con Brindisi, nel '48, il Consorzio Fiume-Brindisi, attraverso il quale aspiravano a ricostruire nel capoluogo salentino le industrie abbandonate nelle terre istriane e si proponevano di fare di Brindisi un porto franco sul modello triestino per la sua vicinanza ai mercati orientali [Bonatesta 2019, 21-22]. Queste industrie furono poco dopo incluse nel cosiddetto Progetto Ferro, un progetto che prevedeva la costituzione a Brindisi di un'area per l'industria manifatturiera su una superficie complessiva di 80 ettari servita da un fronte accostabile di 200 metri, oltre a una serie di interventi stradali e collegamenti ferroviari anche verso la stazione della città [Scarascia 1949].

Tutto questo spiega come mai, il 20 dicembre del '49, con decreto prefettizio e a norma della Legge comunale e provinciale, si giunse alla fondazione del Consorzio del Porto di Brindisi, costituito tra i Comuni della provincia, l'Amministrazione provinciale e la Camera di Commercio di Brindisi e ampiamente caldeggiato anche da un Comitato civico, con l'obiettivo di portare a compimento il Progetto ferro; di incrementare lo sviluppo delle industrie giuliane attraverso la concessione di una serie di agevolazioni; di organizzare e gestire il punto franco; di provvedere, infine, alla manutenzione dei nuovi impianti e alla gestione del patrimonio mobiliare e immobiliare di cui si sarebbe venuti in possesso [Brindisi porto e industria s.d., 35]. L'obiettivo, in altri termini, era quello di realizzare una vasta zona industriale nella cosiddetta località 'Perrino' e di impiantarvi un Punto franco – anch'esso antica aspirazione cittadina risalente almeno al fascismo [Caravaglios 1942, 64; Il 'porto franco' 1946; Fervore di intenti nel Convegno per l'Ente Autonomo del Porto di Brindisi 1946; D'Errico 1947] – per ottenere facilitazioni doganali e attrarre la localizzazione di imprese nazionali e straniere. Il Punto franco sarebbe stato istituito effettivamente il 4 dicembre del '51, per poi essere trasformato, nel '60, in Consorzio del Porto e dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi, sull'onda del d.p.r. del 28 giugno n. 805 che prevedeva la costituzione di un'area di sviluppo industriale comprendente l'intero territorio provinciale [Paladini, Romano 2010, 74].

Le prospettive per l'industrializzazione di Brindisi trovarono ulteriore possibilità di concretizzazione verso la fine degli anni '50. Maturavano in quel momento, infatti, spinte diverse per la rivendicazione di diritti non riconosciuti, ricercando spazi propizi per recuperare posizioni e dignità che da un decennio apparivano offuscati. A gran parte delle classi dirigenti pugliesi la soluzione sembrava essere quella di coniugare liberismo e dirigismo statale, riproponendo «come condizione della salvezza [...] un meccanismo di sviluppo e un rapporto con lo Stato ad esse noto da tempo. Per far questo erano disposte ad affidare il loro destino alle rappresentanze politiche che si fossero dimostrate più idonee a garantire la redistribuzione di risorse pubbliche nella direzione auspicata». Per cui, se a Bari diverse erano le pressioni presso il ministero delle Partecipazioni statali in difesa delle industrie locali, a Taranto il Presidente della Camera di Commercio rivendicava l'istituzione di uno

ELISABETTA CAROPPO

stabilimento siderurgico a ciclo integrale contrapponendosi duramente a chi, dentro e fuori il Governo, propendeva per individuare altrove la sede più idonea [Masella 1989, 416-419]. Quanto a Brindisi, il nuovo gruppo politico s'impegnava a «scompaginare vecchi assetti economici e sociali ritenuti vincoli negativi allo sviluppo» ottenendo, tra gli anni '50 e '60, come vedremo, l'installazione di un impianto industriale operante in un settore ritenuto nodale per lo sviluppo italiano come quello petrochimico [Botta, Comei 1989, 117].

Com'è noto, dai governi centristi a quelli di centro-sinistra – soprattutto quelli guidati da Amintore Fanfani e poi da Aldo Moro –, la soluzione dei problemi del Mezzogiorno veniva individuata nello sviluppo accelerato del suo settore produttivo mediante l'azione propulsiva dello Stato, mirante ad assicurare un aumento dell'occupazione, un incremento dei redditi e una diffusione generale del benessere [Stasi 2019, 69-70]. Lo stesso Moro, sulla scia dell'influenza del cristianesimo sociale, del corporativismo cattolico e delle esperienze keynesiane, esprimeva sin dagli anni '40 del Novecento una valutazione negativa del momento conflittuale tra Stato e società e una ricerca continua di relazioni organiche tra l'uno e l'altra, all'interno di una visione della democrazia pluralistica e pacifica degli interessi e delle rappresentanze. Proprio in questa visione politica generale si inseriva il problema del Mezzogiorno, il quale non poteva essere considerato – come era accaduto all'interno della DC fino alla prima metà degli anni '50 – in quanto espressione di squilibri economici da risolvere con le misure delle politiche di intervento nelle aree depresse, ma come interesse particolare da integrare e contemperare in uno Stato unitario e pluralista [Masella 1989, 426-427]. In tutto questo, la Puglia diveniva il 'laboratorio' privilegiato del progetto di Moro, mentre la DC riusciva ad assicurarsi consenso tra i nuovi nuclei operai nelle fabbriche, ascrivendo a proprio merito la modernizzazione delle strutture produttive e sociali della regione e, mediante la gestione di risorse sempre più cospicue, diventando l'imprescindibile fattore di mediazione tra capitalismo provato settentrionale, attirato nella regione, industria pubblica e società locale [Pirro 1993].

In questa realtà, fu lo stesso Presidente Perrino a rimarcare, nel delineare il programma di intervento della Provincia per il quadriennio '56/'60, la necessità di intraprendere una serie di iniziative in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze dei tempi, assicurando una visione coordinata dei bisogni dei pubblici servizi, elastica nell'adattare gli atti amministrativi ai fatti della vita sociale, capace di migliorare i livelli di reddito della popolazione locale e di incidere sulla riduzione del divario del Sud dal Nord [Amministrazione provinciale di Brindisi s.d.b., 4-6]. E d'altra parte, Perrino rappresentava un autorevole esponente della DC a livello nazionale – basti pensare che ne sarebbe diventato senatore tra il '63 e il '72 –, rivestendo peraltro le cariche prima di componente del Direttivo del Consorzio del Porto [De Giorgi de Notaristefani 2009, 41] e in seguito di presidente la stessa Area di Sviluppo Industriale di Brindisi [Brindisi porto e industria s.d., 34]. Per lui, più esattamente, la crescita economica della provincia era subordinata alla valorizzazione delle strutture portuali di Brindisi come rotta da e verso l'Oriente, intravedendo ancora una volta nel porto e nel potenziamento della sua funzione commerciale il volano dello sviluppo industriale [De Giorgi de Notaristefani 2009, 44]. Una soluzione su cui anche la Camera di Commercio di Brindisi era d'accordo, ritenendola occasione proficua per gli interessi della città anche sul piano internazionale (soprattutto in seguito al blocco del Canale di Suez nel '56)⁶. Per Perrino, inoltre, agire per gli interessi delle province meridionali si traduceva, nel caso di quella di Brindisi, in primo luogo nell'appoggio a che si favorisse il Punto Franco e la Zona Industriale del capoluogo, nei quali

⁶ ASB, Camera di Commercio, *Situazione dell'industria Rinascente ...*, num. provv. 439, cit.

egli intravedeva l'avvenire economico della popolazione brindisina «non essendo più sufficiente alla loro vita l'agricoltura»⁷; e ancora, nell'«intervento diretto dello Stato che, impegnato sul cammino della giustizia sociale, deve creare nel Mezzogiorno le opportune attività industriali, le sole idonee a combattere la ormai troppo nota depressione, che da circa un secolo affanna trattatisti ed economisti»⁸.

Non fu un caso, dunque, se proprio Perrino partecipò, nel gennaio del '59, al Convegno interregionale organizzato dalla DC a Taranto sul tema La Puglia, la Lucania e la Calabria nel secondo periodo dell'industrializzazione, alla presenza del Ministro Colombo e sull'onda delle linee di Pasquale Saraceno [Stasi 2019, 79], che com'è noto vedevano nel massiccio processo di industrializzazione del Mezzogiorno e nell'intervento sistematico dello Stato anche all'iniziativa privata la chance principale per assicurare il riequilibrio territoriale [Del Monte, Giannola 1978, 119-121; Negri Zamagni, Sanfilippo 1988, 14-50; Barone 1994, 389; Galasso 2005, 103-106]. La stessa DC, costretta a ripensare la propria strategia in Puglia dopo i risultati negativi registrati prima alle amministrative del '51/'52 e poi alle politiche del '53, si spingeva alla fine degli anni '50 verso un incontro con il PSI, avviando un'azione riformistica in grado di guidare la crescita spontanea dell'economia capitalistico-industriale correggendone i diversi squilibri territoriali [Stasi 2019, 69].

Dopo alcune ipotesi che si erano profilate di far insediare a Brindisi alcune industrie della Fiat⁹ e il nuovo impianto energetico dell'Eni di Enrico Mattei¹⁰, fu il petrolchimico ad avere la meglio. Di fronte a una concorrenza sempre più agguerrita posta in essere dalla chimica pubblica – ne erano testimonianza il rilancio dell'Agip, l'acquisizione dell'Anic e la nascita della stessa Eni –, la Montecatini – una delle imprese coinvolte nel progetto della Svimez, spostatasi nel frattempo verso il petrolchimico – decideva infatti di impiantare a Brindisi, nel '59, il suo nuovo stabilimento, usufruendo della politica di incentivi e agevolazioni finanziarie e fiscali alle imprese prevista nell'ambito dell'intervento straordinario per la realizzazione di nuovi impianti al Sud. Vi incidevano anche la posizione geografica e la situazione del porto e le premesse degli enti locali, che da tempo, come abbiamo visto, pressavano prima a favore del Punto franco e poi per un più vasto orizzonte di area industriale [Gorjux 1959; Sapelli 1997, 40; Amatori, Bezza 1990].

Non poco aveva influito su tutto questo il ruolo giocato a livello nazionale dall'onorevole brindisino Italo Giulio Caiati, democristiano e membro, tra l'altro, nel '56, della Giunta comunale di Poto –, sottosegretario alla Difesa nel Governo Segni e tra i più strenui sostenitori del progetto di industrializzazione del porto della città [Gorjux 1959].

Impiantato l'8 marzo, il complesso Montecatini sarebbe stato esaltato dall'Amministrazione provinciale come una delle occasioni più costruttive di progresso sociale ed economico per la provincia intera¹¹ e salutato con favore dallo stesso Ept di Brindisi in quanto garanzia di progresso civile e modernità [Ente provinciale per il turismo di Brindisi s.d.(b), 10-11]. Indicato da Caiati come il frutto di uno stretto rapporto di collaborazione nazionale e locale tra organi di Governo, Consorzio del Porto, Amministrazione comunale e anche privati

⁷ *Ivi*, p. 6.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ivi*, *Proposta della Camera di Commercio e dell'Amministrazione Provinciale di Brindisi per la costruzione dell'impianto siderurgico previsto dalla FIAT nel Meridione. Invito ad Enrico Mattei per visitare l'area destinata al nuovo impianto dell'ENI*, cat. 10, classe 1, num. provv. 388, Lettera del pres. Manlio Poto a Mr. Lilienthal del 28.6.1957.

¹⁰ *Ivi*, Lettera del pres. Antonio Perrino ad Enrico Mattei del 18.12.1957.

¹¹ *Ivi*, cat. 10, classe 1, num. provv. 291, Manifesto dell'Amministrazione Provinciale di Brindisi in occasione dell'inizio dei lavori di costruzione dello stabilimento petrolchimico della soc. 'Montecatini'.

ELISABETTA CAROPPO

interessati alla cessione dei suoli, l'impianto si collocava – per il Ministro per il Mezzogiorno Pastore – in una regione testa di ponte verso l'Oriente [Gorjux 1959] e prefigurava – per il Ministro dell'Industria e del Commercio Colombo – una grande possibilità per l'Italia intera non solo perché avrebbe eliminato alcune gravi strozzature della sua economia, ma anche nella prospettiva dell'entrata in funzione del Mercato Comune Europeo e dell'allargamento del mercato nazionale interno, garantendo occupazione a quel milione e settecentomila di disoccupati che metteva in pericolo la stabilità del Paese e la sua stessa adesione alla Cee¹². Il complesso avrebbe determinato mutamenti radicali sul piano socio-economico, agendo sensibilmente sulla struttura produttiva non solo di Brindisi, ma di tutti i comuni di cintura più direttamente coinvolti nelle opere di infrastrutturazione territoriale [Romano 2017, 26].

Sullo sfondo, com'è noto, erano intervenuti i Provvedimenti per l'industrializzazione del Mezzogiorno fissati nell'ambito della legge del 29 luglio del 1957 n. 634 (integrata poco dopo dalla n. 555 del 18 luglio 1959) la quale, al fine di accelerare l'industrializzazione del Sud, aveva stabilito che comuni, province, Camere di commercio ed altri organismi locali potessero consorziarsi in enti di diritto pubblico con il compito di programmare e gestire, nei cosiddetti comprensori, iniziative utili per lo sviluppo industriale per mezzo dell'utilizzo dei finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno [Adorno 2015, 379-380]. Proprio sull'onda di tale legislazione, il Consorzio del Porto veniva trasformato nel '60, come abbiamo detto, in Consorzio del Porto e dell'Area di Sviluppo Industriale, chiamato ad assolvere – sotto la presidenza dello stesso Perrino (ora senatore) e la vigilanza del Ministero dell'Industria e del Commercio – ai compiti previsti dalla legge n. 634 [Brindisi porto e industria s.d., 34].

Conclusioni

Concludendo, anche a Brindisi, dopo la guerra, si avviarono diverse iniziative a sfondo turistico, poste in essere principalmente da enti ed operatori locali e concentrate soprattutto sul fronte della ricettività e della costruzione dell'immagine della città. Molto si operò in continuità con il fascismo ma, nonostante gli sforzi fatti, il turismo risultò contrassegnato da numerosi problemi e difficoltà.

In realtà, fu nell'opzione industriale che le classi dirigenti locali individuarono la vera e propria chance dello sviluppo, obiettivo che rivelò una larga convergenza non solo economica ma anche politica e che fu perseguito da esponenti locali di formazione diversa sull'onda di aspirazioni di più lunga data. Puntando in particolare sul porto e sulle sue potenzialità industriali, più che turistiche, esse riuscirono ad avanzare una visione industrialista sin dalla fine del conflitto, inserendosi a pieno titolo nelle dinamiche della Guerra fredda in chiave anticomunista e agendo anche in relazione alle occasioni indotte dall'intervento straordinario. In tutto questo, fondamentale si rivelò l'aiuto dello Stato, accompagnato comunque dall'attiva partecipazione di enti e operatori locali che, individuata nell'industrializzazione della città la soluzione più congeniale per affrontare i gravi ritardi del dopoguerra, si mossero abilmente tenendo conto delle suggestioni della Svimez e di Pasquale Saraceno circa la necessità di ridurre il divario Nord-Sud e di pensare allo sviluppo del Mezzogiorno nell'ottica del riequilibrio economico del Paese. La stessa Camera di Commercio di Brindisi costituì un vero e proprio centro propulsore dell'economia periferica, dimostrandosi – come accadde per altri enti camerali del Mezzogiorno degli anni '50 – un'interlocutrice privilegiata nella ridefinizione delle politiche industriali per il Sud e un vero laboratorio per la formulazione di strategie di

¹² Ivi, num. provv. 392, *Nuovo stabilimento petrolchimico di Brindisi*, cit., Discorso del Ministro dell'Industria e del Commercio Emilio Colombo durante la cerimonia per la posa della prima pietra del nuovo stabilimento petrolchimico di Brindisi dell'8.3.1959.

sviluppo della propria realtà economica di comune accordo con le direttive governative nazionali [Denitto, 132-134].

Se – tra le ‘eredità’ fasciste – determinante si rivelò l’importanza politica attribuita al porto, meno prioritario apparve lo sviluppo avionico della città, che solo negli anni ’80 sarebbe stata investita dal potenziamento dello scalo aereo destinato anche al traffico dei passeggeri [Romano 2017, 86]. Di fatto, negli anni del dopoguerra, e fino al crollo del muro di Berlino, nel contesto della strategia del contenimento, l’avamposto con idroscalo costituì un «ambiente fisico dello sviluppo dell’attività ‘atlantica’», essendo stata riconosciuta a Brindisi, in virtù della sua posizione strategica, una funzione nodale di «crocevia atlantico» nel Mediterraneo conteso tra i due blocchi e divenuto spazio di smistamento degli armamenti e delle attività degli Alleati che avevano aderito alla Nato. Funzione che nel 1960 fu rafforzata dall’attivazione della base Usaf a San Vito dei Normanni [Lenzi 2007, 2005].

Bibliografia

- ADORNO, S. (2015). *Le Aree di sviluppo industriale negli spazi regionali del Mezzogiorno*, in *L'Italia e le sue regioni. L'età repubblicana. Istituzioni*, Roma, Treccani, pp. 375-394.
- AMATORI, F., BEZZA, B. (1990). *Montecatini 1888-1966. Capitoli di storia di una grande impresa*, Bologna, il Mulino.
- AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BRINDISI (s.d.) a. *Sintesi del quinquennio 1951-55*, Brindisi.
- AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BRINDISI (s.d.) b. *Relazione della Giunta sul programma nel quadriennio del Consigli provinciale – Giugno 1956 – Maggio 1960*, Brindisi, Lito-Tipografia Editrice Meridionale.
- ATTI PARLAMENTARI (1948). *Discussioni*, Seduta antimeridiana del 23 settembre, in <https://storia.camera.it/> (20 giugno 2020).
- BARONE, G. (1994). *Stato e Mezzogiorno (1943-60). Il “primo tempo” dell’intervento straordinario*, in *Storia dell’Italia repubblicana*, vol. I, *la costruzione della democrazia*, Torino, Einaudi, pp. 293-409.
- BATTILANI, P. (2002). *Il turismo nel Mezzogiorno nel secondo dopoguerra: l’occasione mancata dei voli charter*, in «Storia del turismo», 2002, pp. 95-114.
- BATTILANI, P., FAURI, F. (2005). *Il turismo come motore dello sviluppo economico locale: il caso di Rimini*, in «Storia del turismo», 2004, pp. 55-82.
- BERRINO, A. (2005). *La nascita delle Aziende autonome e le politiche di sviluppo locale in Italia tra le due guerre*, in «Storia del turismo», 2004, pp. 33-54.
- BERRINO, A. (2018). *Programmi di valorizzazione turistica per le regioni meridionali negli anni cinquanta del novecento*, in «Società e storia», n. 162, pp. 777-804.
- BONATESTA, A. (2019). *Europa «potenza civile» e Mediterraneo. La politica comunitaria di Carlo Scarascia Mugnozza (1961-1977)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura.
- BOTTA, F., COMEI, M. (1989). *Le differenziazioni interne come problema dello sviluppo*, in *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità a oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella, B. Salvemini, Torino, Einaudi, pp. 907-935.
- Brindisi porto e industria. Annuario del Consorzio del porto e dell’A.S.I. (s.d.)*, s.e.
- Brindisi al 1° Congresso Nazionale dei Porti (1948)*, in «La Freccia», n. 10, 9 ottobre.
- CALDERARO, F. (1948). *Cenni storici sul porto di Brindisi*, in «La Freccia», n. 12, 27 marzo.
- CARAVAGLIOS, V.A. (1942). *Il porto di Brindisi. Illustrazione storica, geografica, tecnica, economica, corporativa, statistica e tariffaria*, Napoli, Guida portuale del Mediterraneo.
- CAROPPO, E. (2017). *Provincia di Brindisi e strategie turistiche. Dal 1927 agli anni ’90*, in «Itinerari di ricerca storica», n. 2, pp. 163-198.
- Convegno Interregionale dei Porti Pugliesi e Calabresi (1949)*, in «La Freccia», n. 35, 4 settembre.
- D’ANTONE, L. (2000). *L’«interesse straordinario» per il Mezzogiorno (1943-1960)*, in *Radici storiche ed esperienza dell’intervento straordinario nel Mezzogiorno*, a cura di L. D’Antone, Napoli, Bibliopolis, pp. 51-109.
- DI GIULIO, A. (1969). *Un argomento di interesse nazionale e locale: il porto turistico*, Brindisi, Tipografia Ragione, 1969.
- DI GIULIO, A. (1978). *Porto turistico e turismo a Brindisi*, Brindisi, Tipografia Ragione, 1978.
- DURANO, N. (s.d.). *Il turismo internazionale e i collegamenti ferroviari dei porti salentini. Memoria al 1° Congresso Nazionale del Turismo di Genova*, Brindisi, Tip. Edit. Brindisina, pp. 1-7.
- D’ERRICO, F. (1947). *Il porto di Brindisi e la disoccupazione dei marittimi*, in «La Freccia», n. 16, 19 aprile.

ELISABETTA CAROPPO

- DE GIORGI DE NOTARISTEFANI (2009). *L'amministrazione provinciale dalla caduta del fascismo alla Presidenza Perrino, in 1927-2007. L'amministrazione della Provincia di Brindisi*, a cura di C. Pasimeni, Oria (Br), Hobos, pp. 31-48.
- DEL MONTE, A., GIANNOLA, A. (1978). *Il Mezzogiorno nell'economia italiana*, Bologna, il Mulino.
- DENITTO, A.L. (2000). *Confindustria e Mezzogiorno (1950-1958). Dibattiti e strategie dell'intervento straordinario*, Galatina, Congedo.
- ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI BRINDISI (s.d.)a. *Rilevazione di dati statistici interessanti Brindisi e la sua provincia*, a cura di B. Ruffini, Brindisi, s.e.
- ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI BRINDISI (s.d.)b. *Relazione sull'attività turistica svolta dall'E.P.T. di Brindisi nel triennio 1957/1959*, Brindisi, s.e.
- Fervore di intenti nel Convegno per l'Ente Autonomo del Porto di Brindisi* (1946), in «La Freccia», n. 39, 23 novembre.
- GALASSO, G. (2005). *Il Mezzogiorno da "questione" a "problema aperto"*, Manduria, Lacaita.
- Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 245, 6.10.1960.
- GORJUX, B. (1959). *Domani una svolta storica nella vita del brindisino*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», n. 7 marzo.
- Il "porto franco"* (1946), in «La Freccia», n. 38, 16 novembre.
- LEONARDI, A. (2007). *Turismo e sviluppo in area alpina. Una lettura storico-economica delle trasformazioni intervenute tra Otto e Novecento*, in «Storia del turismo. Annale 2005», pp. 53-83.
- MADDANO, G. (1929). *Brindisi e la sua provincia. Note storiche e descrittive*, Roma, U.N.I.T.I.
- MASCIA, R. (1985). *La Valigia delle Indie: Londra-Brindisi-Bombay*, Andria, Tiemme.
- MASELLA, L. (1989). *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella, B. Salvemini, Torino, Einaudi, pp. 281-438.
- MASELLA, L. (1999). *Ascesa e declino delle politiche di intervento pubblico, Storia della Puglia*, vol. 5, a cura di A. Massafra, B. Salvemini, Roma-Bari, Laterza, pp. 123-141.
- MASELLA, L. (2000). *L'industrializzazione della Puglia. Una ricognizione storiografica*, «in Fondazione Assi – Annali di storia dell'impresa», n. 11, p. 137, pp. 125-150.
- NEGRI ZAMAGNI, V., SANFILIPPO, M. (1988). *Introduzione*, in *Nuovo meridionalismo e intervento straordinario. La SVIMEZ dal 1946 al 1950*, a cura di V. Negri Zamagni, M. Sanfilippo, Bologna, il Mulino.
- PALADINI, A.P., ROMANO, M. (2010). *La rappresentazione territoriale dello sviluppo industriale del Salento nel secondo '900, Atlas. Atlante storico della Puglia moderna e contemporanea. Materiali su amministrazione, politica, industria*, a cura di A.L. Denitto, Bari, Edipuglia, pp. 67-91.
- PASIMENI, C. (1994). *“L'identità imposta”*, in *Brindisi 1927-1943: da capoluogo a capitale, i progetti, le architetture: mostra documentaria*, a cura di E. Lenzi, Brindisi, Alfeo, pp. 12-30.
- PASIMENI, C. (2007). *«Dismettere la divisa di guerra», Tra cielo e mare ottant'anni di aviazione e industria aeronautica a Brindisi*, a cura di E. Lenzi, Oria (Br), Italgrafica, pp. 11-28.
- PIRRO, F. (1993). *Il laboratorio di Aldo Moro*, Bari, Dedalo.
- QUARTA, M.S. (2006). *Le terme di Torre Canne nelle strategie di sviluppo del sistema turistico pugliese*, in «geotema», n. 28, pp. 133-142.
- ROMANO, M. (2017). *Autonomie locali e sviluppo tra regionalizzazione e riforme delle funzioni amministrative. Il caso della provincia di Brindisi (1970-1990)*, in «Itinerari di ricerca storica», special issue 3, pp. 9-97.
- SAPELLI, G. (1997). *Storia economica dell'Italia contemporanea*, Milano, Mondadori.
- SCARASCIA, C. (1949). *Punto franco e zona industriale*, in «La Freccia», n. 43, 29 ottobre.
- SIC (1948). *Personalità della missione economica americana visitano il nostro porto*, in «La Freccia», 46, 20 novembre.
- STAGIRA, A.M. (2011). *Brindisi: da semiperiferia rurale a città industriale*, in «Qui ... dove la terra finisce e il mare comincia». Memoria e immagine dell'impresa. Catalogo della mostra, Brindisi, Prhomos.
- STASI, F. (2019). *La politica a Brindisi negli anni della svolta industrialista*, Brindisi, Hobos.
- TISSOT, L. (1996). *Il turismo: dal pellegrino al Club Méditerranée*, in *Storia d'Europa*, a cura di P. Bairoch, E.J. Hobsbawm, vol. V, *L'età contemporanea. Secoli XIX-XX*, Torino, Einaudi, pp. 569-587.
- TOURING CLUB ITALIANO (1956). *Italia meridionale e insulare. Guida breve*, vol. III, Milano, Mondadori.

Fonti archivistiche

Archivio di Stato di Brindisi (ASB), Genio Civile Brindisi, classe VI, *Edilizia popolare*, anni 1947-1966, b. 47, fasc. 102, anni 1949-1952.

ASB, Archivio Storico del Comune di Brindisi, cat. 15, classe 12, fasc. 66, Promemoria per la soluzione alberghiera di Brindisi del 30.7.1938.

ASB, Camera di Commercio, cat. 10, classe 1, num. provv. 458.

ASB, Camera di Commercio, num. provv. 439.