

Brindisi negli Anni '50 e negli Anni '60

Uno sguardo al passato per capire il presente e pensare al futuro

di **Gianfranco Perri**

Il dopoguerra

Il secondo dopoguerra a Brindisi fu, come nel resto d'Italia, ancor più difficile del primo; questa volta senza nemmeno la consolazione morale della vittoria. Una città impoverita e abbattuta, oltre che nello spirito, anche nel fisico. Il solo aspetto positivo era la fiducia nella democrazia assieme alla speranza di un futuro che - fu promesso anche dalla nuova classe politica e dirigente della città - sarebbe stato certamente migliore, in una nazione per la prima volta repubblicana. Il presidente della Provincia, Antonio Perrino, così riassunse la situazione: «... Una città prostrata all'occupazione militare, con un porto ridotto allo stato di laguna deserta, con recinti di filo spinato rugginoso lungo tutto l'arco delle banchine, con miserabili aggregati di baracche e di tuguri fin nel cuore dell'abitato, con un'economia esausta, una classe dirigente allo sfacelo, poche e malandate scuole, una rete viaria disastrosa, una massa di disoccupati famelici e impreparati alle nuove esigenze del lavoro...»

I servizi pubblici, quali trasporti, sanità e igiene, erano quasi collassati. La disoccupazione era altissima. Il bilancio comunale era deficitario e scarseggiavano le risorse finanziarie. La carenza di alloggi fu tra i problemi più gravi difficili e impellenti da affrontare: il rientro dei militari, l'arrivo dei profughi ed esuli provenienti dalle ex colonie d'Africa, dall'Albania e dai territori perduti della Venezia Giulia, l'Istria e la Dalmazia, e quello dei forestieri provenienti dalle campagne e province vicine, incre-



mentò la domanda di alloggi la cui disponibilità già scarseggiava, anche in conseguenza delle vicende belliche, con oltre 3.000 vani distrutti e più di 2.000 danneggiati. Nel campo produttivo privato la situazione non era meno critica, anzi: il porto, perso il suo ruolo strategico militare, restò quasi inattivo; l'agricoltura e specialmente il settore vini-vitico sul quale la città si reggeva, viveva una gravissima crisi e l'industria meccanica, la SACA in primis, senza più le commesse statali, cominciò a licenziare i dipendenti.

Nelle elezioni amministrative del 31 marzo 1946, la maggioranza di sinistra nominò sin-

daco il socialista Francesco Lazzaro, in carica fino all'aprile del 1948, quando una nuova amministrazione nominò sindaco il democristiano Vincenzo Guadalupi. Pur nei limiti imposti dalle deficitarie condizioni delle casse comunali, bisognava avviare tutta una serie di progetti di lavori pubblici: per la ricostruzione di strade, per le opere idraulico-sanitarie, per l'edilizia scolastica così da combattere la piaga dell'analfabetismo e, soprattutto, per l'edilizia abitativa in modo da offrire la possibilità a tante famiglie povere e sfollate di avere un tetto dignitoso. Era inoltre impellente assicurare ai cittadini i mezzi adeguati alla loro alimentazione,



anche per meglio contrastare la presenza in città di incettatori e speculatori. Oltre a preoccuparsi ed occuparsi delle emergenze sanitarie, abitative, infrastrutturali, occupazionali ed alimentari, gli amministratori della città, di fronte alla generalizzata crisi dei settori agricolo e meccanico industriale di Brindisi, concentrarono la loro attenzione sulla valorizzazione del grande potenziale legato al porto, promuovendo la costituzione di un punto franco con annessa area industriale e nel dicembre 1949 si costituì tra grandi speranze e aspettative il “Consorzio Porto di Brindisi” in un clima di generalizzato ottimismo.

Gli Anni '50

Verso la metà degli Anni '50, la popolazione cittadina residente superò le 65.000 unità e nel 1959 si giunse a 70.000 mentre centinaia di famiglie non avevano ancora potuto abbandonare quelle baracche o scantinati o locali abusivamente o per tacita tolleranza invasi, come caserme, edifici scolastici o edifici privati ritenuti pericolanti, dove erano state costrette a cercare rifugio. I piani per la ristrutturazione e la ricostruzione edilizia, stentavano a partire e a progredire. I tre quarti della popolazione attiva di Brindisi erano costituiti da contadini, una proporzione altissima, quasi il doppio della media nazionale. La proprietà terriera era perlopiù dispersa e frazionata in tantissime piccole aziende a conduzione quasi familiare, che spesso producevano solo quanto consumavano. Quando producevano in più, come nel caso del vino e dell'olio, quei prodotti partivano come materia prima grezza e a buon mercato verso le regioni industrializzate del nord, che le lavoravano, le valorizzavano e le commercializzavano a tutto vantaggio loro. Anche l'artigianato tradizionale era povero e forniva poco più che gli attrezzi indispensabili al fabbisogno locale, completando così un ciclo di economia chiusa che manteneva la società ad un livello medio di vita definitivamente troppo basso. Brindisi, insomma, presentava buona parte delle caratteristiche delle zone italiane depresse, in cui tipicamente erano diffusi, il basso reddito,

LE IMMAGINI Due foto delle baraccopoli a Brindisi negli anni Cinquanta

l'analfabetismo e l'occupazione stagionale, tutti elementi che giorno per giorno inevitabilmente ingigantivano la distanza della città e dei cittadini dall'ammodernamento e il progresso sociale.

L'ambizioso progetto del Porto rischiò di naufragare precocemente, un po' a causa delle inefficienze, le rivalità e i conflitti d'interesse tra i consorziati, ma soprattutto a causa della spietata, e per molti versi sleale, concorrenza del porto di Bari. Dopo una lunga gestione commissariale, il Consorzio del porto riattivò la sua azione, sotto la presidenza di Teodoro Titi e la partecipazione dell'avvocato Lazzaro - che nel frattempo era stato rieletto sindaco della città - e in coincidenza con l'approvazione da parte del parlamento nazionale, della legge costituente il punto franco di Brindisi, con l'assegnazione di risorse finanziarie per le prime opere dell'area industriale che le doveva essere annessa.

Nonostante la ripresa dell'attività del Consorzio però, il porto a metà degli Anni '50 non era ancora riuscito a decollare, pur mantenendosi tra gli scali più frequentati in quanto a movimento di passeggeri: i collegamenti con Grecia, Jugoslavia, Turchia e Medio Oriente, collocarono il porto di Brindisi al terzo posto in Italia, dopo Genova e Napoli, con un totale di passeggeri che nel 1959 raggiunse 77.500 unità, con un totale di 1.513 navi approdate. Anche l'aeroporto di Brindisi registrò un importante incremento del traffico passeggeri, raggiungendo volumi importanti, con le operazioni delle linee aeree inglesi Airwork e Skyway, la linea ellenica Olympic e la compagnia nazionale LAI Linee Aeree Italiane: nel 1959 si effettuarono 2.328 voli di linea, raggiungendo un totale di 21.349 passeggeri. Il traffico mercatile portuale invece, in attesa dello sviluppo del punto franco e dell'annessa area industriale, continuò ancora a

languire, restando essenzialmente limitato al carbone per le ferrovie e, per la vecchia Montecatini, ai fosfati, la pirite e pochi altri prodotti chimici: per l'anno 1959 le statistiche registrarono solo 90.000 tonnellate di traffico merci.

Il 1956 fu per Brindisi un anno difficile e sfortunato. All'inizio dell'anno un'inusuale pesante nevicata generò una lunga serie di gravi ripercussioni, specialmente in tutto il già sofferto settore agricolo e poi, verso la fine dell'anno, il 19 novembre, la città fu colpita da un violento nubifragio - un ciclone - che provocò ingenti danni alle infrastrutture e soprattutto alle tante case umili dei quartieri popolari. E poi, oltre alla natura, ci misero di loro anche gli uomini: gli amministratori della città. Il 1956, infatti, fu l'anno in cui si dispose il criminale abbattimento della settecentesca torre dell'orologio eseguito il 13 febbraio, ma anche quello in cui maturò la scellerata decisione di sradicare il Parco della Rimembranza e ciò che restava dello storico quartiere marinaro delle Sciabiche e, ancora, fu l'anno in cui si ratificò la delittuosa risoluzione che dichiarò il Teatro Verdi “inagibile e pericolante”, predisponendolo così alla successiva demolizione “in quanto non rispondeva più alle esigenze per le quali era stato costruito, non era un monumento degno di essere conservato, e l'area di grande valore in cui si trovava poteva essere meglio utilizzata.” Le scelte politico-amministrative che scandirono quegli anni della storia di Brindisi, piegandone inesorabilmente il profilo, inducono inevitabilmente a parlare di “scempio” quando si ricordano quelle volgari misure che privarono la città di prestigiosi pezzi della propria storia.

Iniziando il 1956 moriva l'avvocato Francesco Lazzaro e gli succedeva come sindaco di Brindisi ad interim il medico Antonio Di Giulio, anch'egli socialista. Dopo le elezioni del giugno 1956, invece, fu eletto sindaco il democristiano Manlio Poto che si occupò di far approvare lo schema del Piano Regolatore Generale della città - di fatto mai del tutto attuato - già a lungo precedentemente studiato e discusso e che tra molto altro prevedeva



“incanalare lo sviluppo urbanistico della città verso le zone considerate maggiormente idonee - Commenda e Cappuccini - con espansioni importanti ma in linea subordinata nel Casale e Paradiso” e “intervenire nel centro storico sistemando le piazze e gli edifici ancora fatiscenti o demoliti, completando la rete stradale interna, salvando e valorizzando i monumenti e studiando un piano di risanamento dei rioni San Pietro degli Schiavoni, Sciabiche e Mattonelle.”

A metà degli anni Cinquanta, delle 92 province italiane, Brindisi era tra le 44 che avevano un reddito sensibilmente inferiore a quello della media nazionale e, più precisamente, occupava il sest'ultimo posto della lista. Per Brindisi, per la città e per i suoi abitanti, insomma, quegli anni Cinquanta non furono certo anni da rimpiangere. Erano già trascorsi quindici anni dalla fine della guerra ed ancora troppi erano gli abitanti che non usufruivano di uno stato sociale soddisfacente: di una casa confortevole, di una accettabile assistenza sanitaria, della dovuta istruzione scolastica, di un lavoro degno, stabile e ben remunerato. La situazione, infatti, non era migliorata di molto alla fine dei '50.

«Brindisi si presenta con il suo dramma economico e sociale, come una tipica città del Mezzogiorno: una città la cui economia è impiantata su mezzi e rapporti di produzione più che antiquati e che ristabilisce il suo magro bilancio con le spese improduttive ed amministrative che vi fa lo Stato. Centro di produzione agricola e porto commerciale e militare, Brindisi ha vissuto sempre delle sue attività delle quali la prima è rimasta costantemente la base del suo reddito, mentre la seconda ha fluttuato seguendo gli eventi storici, alternando periodi di grande traffico e periodi di stasi. Malgrado il suo porto, Brindisi è una città di contadini, piccoli e medi proprietari, e braccianti agricoli. Queste attività, direttamente o indirettamente agricole, rappresentano la spina dorsale dell'economia brindisina. Attività che si svolgono impiegando sistemi di lavoro tradizionali ed antiquati che sussistono quasi avulsi dal progresso generale e specifico dei mezzi di produzione odierni e che mantengono quindi rapporti stagnanti e semifeudali.» [Carlo Aymonio & Sergio Lenci - Casabella, 1959].

Gli Anni '60

Verso la fine degli Anni '50 si era andata consolidando la linea di una nuova politica nazionale che per il Mezzogiorno italiano prevedeva la creazione di nuove aree di sviluppo industriale, abbracciando la strategia di impiantare grandi stabilimenti con l'obiettivo e la speranza di stimolare intorno ad essi uno sviluppo che, indotto da una serie di piccole e medie industrie, potesse finalmente radicare un'economia industriale e quindi promuovere e poi incoraggiare la diffusione di mentalità imprenditoriali anche nelle regioni meridionali ancora economicamente depresse.

In quel contesto, Brindisi, animata dall'aspirazione di appropriarsi di un ruolo che le resti-



tuisse prestigio nel contesto nazionale e internazionale, e spinta dalla necessità di uscire da una crisi economica e dal conseguente dramma della disoccupazione e dell'arretratezza sociale, si fece avanti quando anche i suoi influenti politici e gli amministratori dell'epoca si convinsero che quel modello di sviluppo fosse ormai l'unico possibile per sollevare le sorti della città. Tra quei politici, protagonisti in prima linea - di fatto costantemente per quasi tutti gli anni di entrambi decenni Cinquanta e Sessanta - primeggiava il deputato democristiano Giulio Caiati, coadiuvato dal senatore Antonio Perrino del suo stesso partito e circostanzialmente contrastato dai deputati, entrambi avvocati, Mario Marino Guadalupi, della sinistra, e Clemente Manco, della destra. «Una cospicua pattuglia di parlamentari, che per larga parte della seconda metà del Novecento rappresentò Brindisi nel Parlamento italiano, imprimendo, grazie allo spessore politico e culturale che li caratterizzava, un forte impulso per il progresso e la ripresa economica della loro città.» [“Il Novecento: Brindisi tra cronaca e storia” di Lionello Maci - L'Eco Edizioni, 2011]. Quegli stessi politici però, non evitarono che l'amministrazione comunale entrasse politicamente in crisi e dopo una prolungata agonia paralizzante, nell'aprile del 1959 si aprì un periodo di amministrazione prefettizia sotto la guida di Pasquale Prestipino, che perdurò fino alle elezioni del novembre 1960, seguite dalla nomina del sindaco democristiano, Vitantonio Bruno, in carica fino al 1965.

Nel marzo del 1959 - l'8 marzo con la presenza di Antonio Segni, presidente del Consiglio dei ministri e con la benedizione dell'arcivescovo di Brindisi Nicola Margiotta - ci fu la posa della prima pietra del grande petrolchimico Montecatini che, si disse, avrebbe costituito la realizzazione più ambiziosa dell'industria chimica italiana. E nel 1963 lo stabilimento iniziò ufficialmente la produzione del polipropilene. La realizzazione dell'impianto di un grande complesso industriale in città generò un'enorme ondata di entusiasmi, tra la popolazione e tra tutti i suoi dirigenti. In effetti, un'aria di festa e di soddisfazione circolava in città, insieme alla convinzione di poter scorgere finalmente un di-

verso orizzonte per Brindisi, di realizzare un sogno, di abbandonare il vecchio Sud derelitto e garantire alle generazioni successive una vita migliore di quella vissuta dai loro padri. Aldilà di dettagliate analisi economiche e di sofisticate riflessioni di carattere politico, certamente l'installazione del petrolchimico proiettò la città e la provincia nel contesto del processo di industrializzazione del paese e stravolse la realtà brindisina.

Nel 1964, a lavori d'installazione completati e trascorsi due anni dall'avviamento, il numero totale di dipendenti, principalmente operai, si assestò sui 4.550, ai quali se ne aggiunsero all'incirca altri 3.000 delle imprese appaltatrici che si occuparono sostanzialmente di manutenzione, costituendo questi ultimi, quasi per intero, l'indotto, che finalmente restò insoddisfatto perché molto inferiore alle ottimistiche previsioni iniziali, deludendo così tutte le aspettative. Gli operai giunsero per due terzi dalla provincia brindisina e per il restante terzo, salvo qualche eccezione, dalle province pugliesi limitrofe. Ebbero per metà un'età compresa tra i 21 e i 30 anni e per un terzo un'età compresa tra i 31 e i 50 anni; pochi i giovanissimi e ancor meno i più anziani. Provennero per una metà da famiglie legate all'agricoltura, anche se in realtà loro stessi lavoravano nei settori secondario e terziario già prima dell'entrata nella nuova impresa, a dimostrazione che a Brindisi si era già entrati in un ambiente preindustriale urbano, ovvero in un territorio in cui una lunga tradizione di artigianato e commercio aveva reso già totalmente cittadino lo stile di vita. Inizialmente il complesso fece capo a due distinte società, ovvero la Montecatini e la Polymer, che nel 1968 si fusero e l'intero complesso petrolchimico di Brindisi passò sotto la direzione della Montedison.

Nel 1969, l'Enel completò il primo gruppo della grande centrale termoelettrica, mentre il porto si era già approntato per la movimentazione di navi e merci, con i suoi specchi d'acqua banchine e aree di servizio di Costa Morena completamente realizzata proprio intorno a quegli anni. La Montedison e l'Enel cambiarono profondamente l'aspetto sociale di Brindisi. Molti contadini divennero operai, c'era

LE IMMAGINI A destra corso Garibaldi

tanto lavoro, gli alberghi e i ristoranti erano pieni grazie ai trasferti del Nord. Gravò su Brindisi anche la presenza della vicina Base militare americana di San Vito, che vantava migliaia di addetti, molti dei quali vennero a vivere in città con le loro famiglie. La popolazione di Brindisi alla fine della decada dei '60 raggiunse gli 85.000 abitanti. E tutti questi nuovi residenti e nuovi visitatori provocarono inevitabilmente anche un vero e proprio processo innovativo della società tradizionale brindisina.

Di seguito alcuni stralci di un lungo servizio televisivo intitolato "Ritratti di città: Brindisi" realizzato dalla RAI nel 1967 con i testi curati da Enrico Gras e Mario Craveri:

«Roma-Brindisi, esattamente 721 chilometri di distanza. 721 chilometri di via Appia, la famosa antichissima via romana. Ma adesso le due città sembrano unite non tanto dalla via Appia, quanto da via Veneto, la famosa e modernissima via romana. Questa curiosa via Veneto brindisina, che in realtà si chiama Corso Garibaldi, comincia e finisce all'improvviso. Basta girare l'angolo della prima traversa per ritrovarsi in una borgata di campagna, in un tipico villaggio pugliese, bianco, calcinato, silenzioso. La grande arteria dall'aspetto internazionale è come un frammento di metropoli caduto in mezzo ad un centro rurale. Dove finisce l'adorata mondanità del Corso, si apre Piazza Cairoli. Qui, ancora oggi come cento anni fa, si svolge ogni pomeriggio il mercato della manodopera agricola. Nella piazza i braccianti, uomini e donne, attendono chi offra loro una giornata di lavoro nelle vigne o negli uliveti del ricco campo brindisino. Quale delle due città è quella vera? Certo, tutte e due. Ma perché sono così diverse allora?

Brindisi offre l'immagine tipica di una società in piena trasformazione, nel momento critico, a volte drammatico, del passaggio dall'economia agricola a quella industriale. Il passaggio non è stato lento e graduale, ma è stato violento, come uno shock, come un trauma, che ha sottoposto la città ad un brusco processo di rinnovamento delle sue strutture. In soli 8 anni, Brindisi è passata dalla civiltà contadina a quella tecnica. L'esplosione ha sconvolto i secolari equilibri e ne ha proposto dei nuovi, mescolando i frammenti nel curioso fotomontaggio della Brindisi di oggi. Un anno dopo che il progetto Montecatini era passato dalla carta sul terreno, il reddito individuale della provincia di Brindisi aumentava del 24%, uno degli incrementi massimi registrati in Italia. Oggi, dopo 8 anni, questo reddito è praticamente raddoppiato. È stato, dunque, in questo periodo di euforia che Corso Garibaldi ha acquistato l'aspetto di grande arteria, di quinta strada in miniatura. Qui, infatti, si concentrano tutti i nuovi negozi, i magazzini, i bar, i cinema della città. Corso Garibaldi, il salotto bello di Brindisi, ha anticipato la visione di una città depressa affacciata alla soglia della società del benessere. Ogni sera nuove insegne, nuove vetrine illuminate, nuove occasioni e tentazioni di



spendere una parte di quei tanti miliardi che ormai regolarmente da qualche anno, ogni anno, si sono ripartiti sulla città.

Il panorama però, non è stato tutto roseo e ha presentato anche notevoli aspetti negativi. L'allarme cominciò a quota zero, al livello delle bancarelle dei mercati, al primo gradino del termometro economico. Al momento di pagare la spesa, le massaie di Brindisi si resero conto che giorno per giorno i prezzi continuavano ad aumentare. Nel campo dell'abitazione i prezzi sfrecciarono a quote mai viste, gli affitti raddoppiarono e triplicarono. Anche il commercio presentava fenomeni preoccupanti. Le cambiali protestate raggiunsero la cifra di 4 miliardi di lire in un anno e nello stesso tempo si ebbero 24 sentenze di fallimenti. L'agricoltura, già traballante, fu sconvolta alla base per la spietata concorrenza dell'industria nel campo della manodopera rurale. Cominciarono a sorgere perplessità sull'efficacia di un così costoso intervento. I benefici hanno compensato gli svantaggi della situazione? Forse no! Nel campo urbanistico, in particolare, per la mancanza di un piano regolatore, la città manifesta i difetti che caratterizzano l'urbanistica italiana in generale e cioè il caos di regolamenti, il disordine edilizio, gli interventi improvvisati, la speculazione fondiaria. Nel centro sono scomparsi tutti i parchi e i giardini ma non sono scomparsi invece i malsani agglomerati della vecchia città contadina. Restano ancora alle spalle di Corso Garibaldi le case dei coloni con stalle e pollai, prive dei più elementari servizi a cominciare dall'acqua. Qua e là sono sorti vari quartieri di abitazione per operai, come Bozzano Sant'Angelo e Sant'Elia, ma la maggior parte dei primi settori edificati presentano gli aspetti di squallidi casermoni sovraffollati, privi di spazio e di zone verdi, scarsi di servizi comunitari e di servizi pubblici.

D'altra parte, invece, il traffico del porto di

Brindisi, che fino al 1960 era stato irrilevante e oscillava su una media annuale di sole 100.000 tonnellate, nel giro di 5 anni è passato a 2 milioni e mezzo di tonnellate. In seguito, inoltre, nel momento in cui si andava risvegliando dal suo torpore, la città era destinata a subire un ulteriore shock, di natura diversa dai precedenti, seppur proveniente di nuovo dal suo porto. Quattro anni fa imboccò il porto di Brindisi una bella nave, nuova fiammante. In realtà le navi furono ben presto due, quasi gemelle, che instancabilmente entravano ed uscivano dal porto. Si trattava di due navi traghetto, una greca - Egnazia - e l'altra italiana - Appia - che trasportavano automobili e turisti dall'Italia in Grecia e viceversa. Ogni volta che le navi attraccavano e il portello di poppa si apriva era come se si spalancassero le paratie di una diga. Erano circa 300.000 persone all'anno che sbarcavano, una media di un migliaio al giorno ma con punte di 2.000-3.000 persone durante i mesi estivi. Uno sbarco di massa che si ripeteva ogni 24 ore e straripava lungo le banchine del porto. Tonnellate di turisti di tutti i paesi del mondo, chilometri di turisti di tutti i colori. In particolare, predominavano gli anglosassoni e gli scandinavi. Un'invasione quindi di capelli biondi e di occhi azzurri da lasciare senza fiato i brindisini stupiti.

Così, dopo l'avventura industriale, Brindisi cominciava ad assaporare anche l'avventura turistica, molto più gaia e divertente. 300.000 passeggeri all'anno sono una cifra che qualunque porto del mondo invidia e che collocò infatti Brindisi al secondo posto fra i porti italiani. I plotoni serrati i turisti si riversavano per Corso Garibaldi e così quasi senza volerlo la via prese il colore cosmopolita di Via Veneto. All'altro estremo di Corso Garibaldi c'è la stazione ferroviaria. Corso Garibaldi si riempie e si svuota con la regolarità dell'alta e bassa marea. Di movimento ce n'era molto, ma in concreto che beneficio lasciavano questi turisti? Rapido conteggio, circa 3 miliardi di lire all'anno. Non c'era male per un turismo di transito. Nonostante i 3 miliardi che restavano in città, però, ai Brindisini sembrava che troppi turisti consumassero solo un gelato o un cartoccio di bruscholini mentre rapidamente percorrevano il corso dal porto alla stazione o viceversa. Il transito apparve troppo veloce. Eppure, Brindisi poteva offrire ottime attrazioni turistiche per trattenere i fuggiaschi, ma purtroppo occorreva un minimo di tempo per valorizzarle e per lanciarle. Comunque, la parola d'ordine fu fermare i turisti. In pratica, però, gli unici che riuscirono a fermare se non i turisti almeno le turiste, furono i giovanotti di Brindisi...

RAI ed aneddoti a parte, certo è che, purtroppo, tutti quegli entusiasmi, tutti quegli sforzi e tutto quell'enorme lavoro di tanti brindisini che con convinzione ed in buona fede offesero in prima persona il loro contributo all'ambizioso progetto dell'industrializzazione, dopo solo un decennio dalla realizzazione già cominciava a temersi fossero stati illusori. E così, nella provincia brindisina si appalesava una pausa di riflessione. Nonostante, infatti, i risultati positivi dovuti alle attività industriali, il progresso nella diffusione del settore dei servizi, del turismo, in particolare in alcune zone co-

stiere, nel capoluogo e nella provincia e nel settore agricolo, erano invece rimasti significativi in negativo molti dati: quelli sull'emigrazione, sulla disoccupazione e sulla sottoccupazione. Insomma, se pur erano cresciuti i redditi e si era diffuso un migliore tenore di vita, l'occupazione registrava una fase di stallo.

Questo un intervento del 1968 di Franco Arina, segretario generale del Consorzio del porto e Sindaco di Brindisi dal 1967 al 1971, democristiano seguito a Giuseppe Sasso - sindaco dal 1965 al 1967 - e succeduto da Francesco Lo Parco, anche loro due entrambi democristiani. «Gli anni successivi a quello della localizzazione a Brindisi della Montecatini dovevano essere caratterizzati, secondo le previsioni del Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale ASI, dal moltiplicarsi e diffondersi delle iniziative industriali e delle occasioni di investimento in tutto il comprensorio ed in ogni settore produttivo, con la graduale creazione di quel tessuto connettivo che avrebbe dovuto agevolare la messa in moto di un meccanismo autonomo ed autopropulsivo di sviluppo. Furono però anni di crisi economica per tutto il Paese, accompagnata e seguita da profondi mutamenti politici e sociali. Gli investimenti rallentarono il loro ritmo o addirittura si fermarono e la politica meridionalistica rimase incerta nella scelta dei metodi da adottare per accelerare e approfondire il processo di industrializzazione...»

Certo è che, in generale, le reali possibilità occupazionali generate dall'industria petrolchimica brindisina risultarono, a consuntivo fatto, insufficienti a soddisfare tutte le grandi aspettative che si erano generate nella popolazione della regione e, inoltre, essendo una gran parte dei posti di lavoro creati 'a tempo', il sistema finì col produrre un definitivo sradicamento della manodopera dalla campagna e da altri settori tradizionali, aggravandone la crisi già in atto, senza, peraltro, neanche riuscire a stabilizzarla del tutto nell'industria: pertanto, di fatto e purtroppo, alla fine della giornata, si trattò di un parziale, ma ugualmente clamoroso, fallimento.

Poi, sul finire degli anni '60 l'Italia tutta fu scossa da forti inquietudini politiche, economiche e sociali. Nel 1968 si registrano le prime contestazioni giovanili e le occupazioni del movimento studentesco che reclamavano maggiori diritti e riforme scolastiche. Seguirono gli scioperi a ripetizione, specialmente della classe operaia, con il movimento sindacale che si affiancò alla contestazione con mira a modificare il regime dei bassi salari ed abolire le gabbie salariali. Nel 1969 poi, si rilevarono i primi attentati dinamitardi in alcune grandi città, prima a Roma e poi la strage di piazza Fontana a Milano. Con la strategia della tensione si affermarono i primi tentativi dell'eversione nera. Seguì presto la pratica del terrorismo rosso delle brigate, che con i suoi attentati ed assassinii attraversò e funestò tutto l'arco degli anni '70 e oltre.

Ritornando a Brindisi, l'insediamento della



LE IMMAGINI Corso Garibaldi negli anni

Montecatini era stato conseguenza diretta di scelte compiute dall'alto e rispondenti all'avvento della società industriale in Italia e alla logica dell'integrazione del paese nel sistema economico mondiale. Brindisi, con tale insediamento assunse un'identità industriale: un'identità evidentemente imposta, anche se allo stesso tempo, e comunque, ben accettata da quasi tutti i Brindisini di allora. Fu quello, forse, anzi quasi certamente, un errore. Ma con il senno di poi non si può certo far retrocedere il corso della storia. Nel bene e nel male, Brindisi cambiò e cambiarono anche i Brindisini. In coloro che quell'incredibile e radicale cambiamento ebbero la ventura di viverlo, restano indelebili i ricordi. Ecco alcuni stralci di come io li descrissi nel capitolo conclusivo del mio "Brindisi nel contesto della storia" - Lulu.com, 2016.

«Poveri ma contenti: un refrain certo! Forse anche un po' troppo usato e finanche abusato. Eppure, di amici, miei contemporanei oppure di una mezza generazione precedente la mia, nati - per meglio precisare - giusto a cavallo della guerra o poco dopo, che quel refrain lo sentono proprio a tutti gli effetti, io - a Brindisi - ne ho veramente tanti. Naturalmente "la dolce vita" fu, per antonomasia, quella vissuta sul set della capitale romana tra la seconda metà degli anni '50 e la prima metà dei '60, intorno al mondo un po' fantasioso e artificioso dei divi e delle dive di cinecittà, ma in qualche misura l'intero paese ne restò contagiato, di un contagio che attecchì, specialmente e di più, in alcune delle città italiane: Brindisi fu, di certo, una tra quelle!

L'immagine della vita estiva brindisina di quegli anni, era la mitica spiaggia di Sant'Apollinare con la sua rotonda, i traghetti colmi di turisti con le suggestive partenze per la Grecia, India o Israele, i corsi con le luci delle insegne luminose in varie lingue pieni di turisti e di giovani costantemente impegnati in tentativi di abbordaggio delle ragazze - straniere e nostrane - i pomeriggi danzanti e le tante nottate trascorse all'Estoril Club fondato da Lilli Malcarne, o alla Sciaia a mare, con la frequente partecipazione di tanti tra i più famosi e gettonati artisti di quell'epoca: Fred Bongusto, Peppino Di Capri, Mina, Lucio Battisti, Domenico Modugno e altri ancora, accompagnati nelle esibizioni dai tanti bravi artisti e gruppi musicali brindisini, i 'complessi' come allora si chiamavano. Quanta nostalgia. Però, che bello averlo vissuto!

Perché mai è possibile provare ancora così tanta nostalgia collettiva per quella manciata d'anni, di tanto tempo fa? Ebbene, una storia continua a essere ricordata, per tutta la vita e con nostalgico entusiasmo, quando ha sottilmente ma incisivamente toccato le sensibilità e quando, allo stesso tempo, è stata vissuta con una buona dose di eccitazione. E quella nostra storia, quella storia italiana trascorsa negli anni a cavallo tra i '50 e i '60, fu proprio vissuta come una specie di "eccitante adolescenza collettiva" in un paese ancora materialmente povero, in cui i padri di famiglia si rimboccarono le maniche e permisero ai propri figli di studiare e alle proprie mogli di avere in casa la lavatrice, il frigorifero e la televisione, e poi si comprarono la vespa e anche l'auto, magari spesso firmando una montagna di cambiali, forse con imbarazzo, ma riuscendo sempre a onorare i debiti. Quella nostra "adolescenza collettiva" nel 1960 raggiunse metaforicamente l'apice dell'eccitazione, specchiandosi negli occhi trasognanti di Marcello Mastroianni - in "La dolce vita" - che guardando Anita Ekberg nell'acqua della fontana di Trevi cade in un'ultima ingenua tentazione e dice: "Sì, sì... vengo anch'io, vengo anch'io". Un'ingenuità che, altrettanto metaforicamente, fu solo qualche anno dopo, tragicamente interrotta sulla costa toscana, da quell'improvvisa curva della via Aurelia, dove l'esuberante Vittorio Gassman - in "Il sorpasso" - guidava euforicamente sotto il sole di Ferragosto, la sua Lancia Aurelia B24 Spider. Con la fine degli Anni '60, infatti, nulla sarebbe più stato lo stesso - e lo sappiamo bene.

E a Brindisi? ... sarebbero seguiti gli Anni - per tanti aspetti veramente terribili e da dimenticare - '70 e gli '80: quelli di "marlboro city" e della "sacra corona unita". Adesso devo proprio chiudere, e lo faccio con il bravo Lionello Maci: "I ventenni brindisini degli Anni '60 oggi hanno i capelli, ammesso che li conservino ancora, incanutiti. Erano tutti belli quei giovani brindisini di mezzo secolo fa, anche se poveri in canna... Adesso, la nostalgia li afferra spesso alla gola quando ripensano alle vicende di quegli anni e fanno non poca fatica nel cercare di raccontare ai propri figli di quella Brindisi che non c'è più."»

Brindisi negli Anni '50 e negli Anni '60

Uno sguardo al passato per capire il presente e pensare al futuro

Gianfranco Perri

Il dopoguerra

Il secondo dopoguerra a Brindisi fu, come nel resto d'Italia, ancor più difficile del primo; questa volta senza nemmeno la consolazione morale della vittoria. Una città impoverita e abbattuta, oltre che nello spirito, anche nel fisico. Il solo aspetto positivo era la fiducia nella democrazia assieme alla speranza di un futuro che - fu promesso anche dalla nuova classe politica e dirigente della città - sarebbe stato certamente migliore, in una nazione per la prima volta repubblicana. Il presidente della Provincia, Antonio Perrino, così riassunse la situazione: «... *Una città prostrata all'occupazione militare, con un porto ridotto allo stato di laguna deserta, con recinti di filo spinato rugginoso lungo tutto l'arco delle banchine, con miserabili aggregati di baracche e di tuguri fin nel cuore dell'abitato, con un'economia esausta, una classe dirigente allo sfacelo, poche e malandate scuole, una rete viaria disastrosa, una massa di disoccupati famelici e impreparati alle nuove esigenze del lavoro...*»

I servizi pubblici, quali trasporti, sanità e igiene, erano quasi collassati. La disoccupazione era altissima. Il bilancio comunale era deficitario e scarseggiavano le risorse finanziarie. La carenza di alloggi fu tra i problemi più gravi difficili e impellenti da affrontare: il rientro dei militari, l'arrivo dei profughi ed esuli provenienti dalle ex colonie d'Africa, dall'Albania e dai territori perduti della Venezia Giulia, l'Istria e la Dalmazia, e quello dei forestieri provenienti dalle campagne e province vicine, incrementò la domanda di alloggi la cui disponibilità già scarseggiava, anche in conseguenza delle vicende belliche, con oltre 3.000 vani distrutti e più di 2.000 danneggiati. Nel campo produttivo privato la situazione non era meno critica, anzi: il porto, perso il suo ruolo strategico militare, restò quasi inattivo; l'agricoltura e specialmente il settore vini-viticolo sul quale la città si reggeva, viveva una gravissima crisi e l'industria meccanica, la SACA in primis, senza più le commesse statali, cominciò a licenziare i dipendenti.

Nelle elezioni amministrative del 31 marzo 1946, la maggioranza di sinistra nominò sindaco il socialista Francesco Lazzaro, in carica fino all'aprile del 1948, quando una nuova amministrazione nominò sindaco il democristiano Vincenzo Guadalupi. Pur nei limiti imposti dalle deficitarie condizioni delle casse comunali, bisognava avviare tutta una serie di progetti di lavori pubblici: per la ricostruzione di strade, per le opere idraulico-sanitarie, per l'edilizia scolastica così da combattere la piaga dell'analfabetismo e, soprattutto, per l'edilizia abitativa in modo da offrire la possibilità a tante famiglie povere e sfollate di avere un tetto dignitoso. Era inoltre impellente assicurare ai cittadini i mezzi adeguati alla loro alimentazione, anche per meglio contrastare la presenza in città di incettatori e speculatori. Oltre a preoccuparsi ed occuparsi delle emergenze sanitarie, abitative, infrastrutturali, occupazionali ed alimentari, gli amministratori della città, di fronte alla generalizzata crisi dei settori agricolo e meccanico industriale di Brindisi, concentrarono la loro attenzione sulla valorizzazione del grande potenziale legato al porto, promuovendo la costituzione di un punto franco con annessa area industriale e nel dicembre 1949 si costituì tra grandi speranze e aspettative il "Consorzio Porto di Brindisi" in un clima di generalizzato ottimismo.

Gli Anni '50

Verso la metà degli Anni '50, la popolazione cittadina residente superò le 65.000 unità e nel 1959 si giunse a 70.000 mentre centinaia di famiglie non avevano ancora potuto abbandonare quelle baracche o scantinati o locali abusivamente o per tacita tolleranza invasi, come caserme, edifici scolastici o edifici privati ritenuti pericolanti, dove erano state costrette a cercare rifugio. I piani per la ristrutturazione e la ricostruzione edilizia, stentavano a partire e a progredire. I tre quarti della popolazione attiva di Brindisi erano costituiti da contadini, una proporzione altissima, quasi il doppio della media nazionale. La proprietà terriera era perlopiù dispersa e frazionata in tantissime piccole aziende a conduzione quasi familiare, che spesso producevano solo quanto consumavano. Quando producevano in più, come nel caso del vino e dell'olio, quei prodotti partivano come materia prima grezza e a buon mercato verso le regioni industrializzate del nord, che le lavoravano, le valorizzavano e le commercializzavano a tutto vantaggio loro. Anche l'artigianato tradizionale era povero e forniva poco più che gli attrezzi indispensabili al fabbisogno locale, completando così un ciclo di economia chiusa che manteneva la società ad un livello medio di vita definitivamente troppo basso. Brindisi, insomma, presentava buona parte delle caratteristiche delle zone italiane depresse, in cui tipicamente erano diffusi, il basso reddito, l'analfabetismo e l'occupazione stagionale, tutti elementi che giorno per giorno inevitabilmente ingigantivano la distanza della città e dei cittadini dall'ammodernamento e il progresso sociale.

L'ambizioso progetto del Porto rischiò di naufragare precocemente, un po' a causa delle inefficienze, le rivalità e i conflitti d'interesse tra i consorziati, ma soprattutto a causa della spietata, e per molti versi sleale, concorrenza del porto di Bari. Dopo una lunga gestione commissariale, il Consorzio del porto riattivò la sua azione, sotto la presidenza di Teodoro Titi e la partecipazione dell'avvocato Lazzaro - che nel frattempo era stato rieletto sindaco della città - e in coincidenza con l'approvazione da parte del parlamento nazionale, della legge costituente il punto franco di Brindisi, con l'assegnazione di risorse finanziarie per le prime opere dell'area industriale che le doveva essere annessa.

Nonostante la ripresa dell'attività del Consorzio però, il porto a metà degli Anni '50 non era ancora riuscito a decollare, pur mantenendosi tra gli scali più frequentati in quanto a movimento di passeggeri: i collegamenti con Grecia, Jugoslavia, Turchia e Medio Oriente, collocarono il porto di Brindisi al terzo posto in Italia, dopo Genova e Napoli, con un totale di passeggeri che nel 1959 raggiunse 77.500 unità, con un totale di 1.513 navi approdate. Anche l'aeroporto di Brindisi registrò un importante incremento del traffico passeggeri, raggiungendo volumi importanti, con le operazioni delle linee aeree inglesi *Airwork* e *Skyway*, la linea ellenica *Olympic* e la compagnia nazionale LAI *Linee Aeree Italiane*: nel 1959 si effettuarono 2.328 voli di linea, raggiungendo un totale di 21.349 passeggeri. Il traffico mercantile portuale invece, in attesa dello sviluppo del punto franco e dell'annessa area industriale, continuò ancora a languire, restando essenzialmente limitato al carbone per le ferrovie e, per la vecchia Montecatini, ai fosfati, la pirite e pochi altri prodotti chimici: per l'anno 1959 le statistiche registrarono solo 90.000 tonnellate di traffico merci.

Il 1956 fu per Brindisi un anno difficile e sfortunato. All'inizio dell'anno un'inusuale pesante nevicata generò una lunga serie di gravi ripercussioni, specialmente in tutto il già sofferto settore agricolo e poi, verso la fine dell'anno, il 19 novembre, la città fu colpita da un violento nubifragio - un ciclone - che provocò ingenti danni alle infrastrutture e soprattutto alle tante case umili dei quartieri popolari. E poi, oltre alla natura, ci misero di loro anche gli uomini: gli amministratori della città. Il 1956, infatti, fu l'anno in cui si dispose il criminale abbattimento della settecentesca torre dell'orologio eseguito il 13 febbraio, ma anche quello in cui maturò la scellerata decisione di sradicare il Parco della Rimembranza e ciò che restava dello storico quartiere marinaro delle Sciabiche e, ancora, fu l'anno in cui si ratificò la delittuosa risoluzione che dichiarò il Teatro Verdi "inagibile e pericolante", predisponendolo così alla successiva demolizione "in quanto non rispondeva più alle esigenze per le quali era stato costruito, non era un monumento degno di essere conservato, e l'area di grande valore in cui si trovava poteva essere meglio utilizzata." Le scelte politico-amministrative che scandirono quegli anni della storia di Brindisi, piegandone inesorabilmente il profilo, inducono inevitabilmente a parlare di "scempio" quando si ricordano quelle volgari misure che privarono la città di prestigiosi pezzi della propria storia.

Iniziando il 1956 moriva l'avvocato Francesco Lazzaro e gli succedeva come sindaco di Brindisi ad interim il medico Antonio Di Giulio, anch'egli socialista. Dopo le elezioni del giugno 1956, invece, fu eletto sindaco il democristiano Manlio Poto che si occupò di far approvare lo schema del Piano Regolatore Generale della città - di fatto mai del tutto attuato - già a lungo precedentemente studiato e discusso e che tra molto altro prevedeva "incanalare lo sviluppo urbanistico della città verso le zone considerate maggiormente idonee - Commenda e Cappuccini - con espansioni importanti ma in linea subordinata nel Casale e Paradiso" e "intervenire nel centro storico sistemando le piazze e gli edifici ancora fatiscenti o demoliti, completando la rete stradale interna, salvando e valorizzando i monumenti e studiando un piano di risanamento dei rioni San Pietro degli Schiavoni, Sciabiche e Mattonelle."

A metà degli anni Cinquanta, delle 92 province italiane, Brindisi era tra le 44 che avevano un reddito sensibilmente inferiore a quello della media nazionale e, più precisamente, occupava il sest'ultimo posto della lista. Per Brindisi, per la città e per i suoi abitanti, insomma, quegli anni Cinquanta non furono certo anni da rimpiangere. Erano già trascorsi quindici anni dalla fine della guerra ed ancora troppi erano gli abitanti che non usufruivano di uno stato sociale soddisfacente: di una casa confortevole, di una accettabile assistenza sanitaria, della dovuta istruzione scolastica, di un lavoro degno, stabile e ben remunerato. La situazione, infatti, non era migliorata di molto alla fine dei '50.

«Brindisi si presenta con il suo dramma economico e sociale, come una tipica città del Mezzogiorno: una città la cui economia è impiantata su mezzi e rapporti di produzione più che antiquati e che ristabilisce il suo magro bilancio con le spese improduttive ed amministrative che vi fa lo Stato. Centro di produzione agricola e porto commerciale e militare, Brindisi ha vissuto sempre delle sue attività delle quali la prima è rimasta costantemente la base del suo reddito, mentre la seconda ha fluttuato seguendo gli eventi storici, alternando periodi di grande traffico e periodi di stasi. Malgrado il suo porto, Brindisi è una città di contadini, piccoli e medi proprietari, e braccianti agricoli. Queste attività, direttamente o indirettamente agricole, rappresentano la spina dorsale dell'economia brindisina. Attività che si svolgono impiegando sistemi di lavoro tradizionali ed antiquati che sussistono quasi avulsi dal progresso generale e specifico dei mezzi di produzione odierni e che mantengono quindi rapporti stagnanti e semifeudali.» [Carlo Aymonio & Sergio Lenci - Casabella, 1959].

Gli Anni '60

Verso la fine degli Anni '50 si era andata consolidando la linea di una nuova politica nazionale che per il Mezzogiorno italiano prevedeva la creazione di nuove aree di sviluppo industriale, abbracciando la strategia di impiantare grandi stabilimenti con l'obiettivo e la speranza di stimolare intorno ad essi uno sviluppo che, indotto da una serie di piccole e medie industrie, potesse finalmente radicare un'economia industriale e quindi promuovere e poi incoraggiare la diffusione di mentalità imprenditoriali anche nelle regioni meridionali ancora economicamente depresse.

In quel contesto, Brindisi, animata dall'aspirazione di appropriarsi di un ruolo che le restituisse prestigio nel contesto nazionale e internazionale, e spinta dalla necessità di uscire da una crisi economica e dal conseguente dramma della disoccupazione e dell'arretratezza sociale, si fece avanti quando anche i suoi influenti politici e gli amministratori dell'epoca si convinsero che quel modello di sviluppo fosse ormai l'unico possibile per risollevare le sorti della città. Tra quei politici, protagonisti in prima linea - di fatto costantemente per quasi tutti gli anni di entrambi decenni Cinquanta e Sessanta - primeggiava il deputato democristiano Giulio Caiati, coadiuvato dal senatore Antonio Perrino del suo stesso partito e circostanzialmente contrastato dai deputati, entrambi avvocati, Mario Marino Guadalupi, della sinistra, e Clemente Manco, della destra. «Una cospicua pattuglia di parlamentari, che per larga parte della seconda metà del Novecento rappresentò Brindisi nel Parlamento italiano, imprimendo, grazie allo spessore politico e culturale che li caratterizzava, un forte impulso per il progresso e la ripresa economica della loro città.» [*“Il Novecento: Brindisi tra cronaca e storia”* di Lionello Maci - L'Eco Edizioni, 2011]. Quegli stessi politici però, non evitarono che l'amministrazione comunale entrasse politicamente in crisi e dopo una prolungata agonia paralizzante, nell'aprile del 1959 si aprì un periodo di amministrazione prefettizia sotto la guida di Pasquale Prestipino, che perdurò fino alle elezioni del novembre 1960, seguite dalla nomina del sindaco democristiano, Vitantonio Bruno, in carica fino al 1965.

Nel marzo del 1959 - l'8 marzo con la presenza di Antonio Segni, presidente del Consiglio dei ministri e con la benedizione dell'arcivescovo di Brindisi Nicola Margiotta - ci fu la posa della prima pietra del grande petrolchimico Montecatini che, si disse, avrebbe costituito la realizzazione più ambiziosa dell'industria chimica italiana. E nel 1963 lo stabilimento iniziò ufficialmente la produzione del polipropilene. La realizzazione dell'impianto di un grande complesso industriale in città generò un'enorme ondata di entusiasmi, tra la popolazione e tra tutti i suoi dirigenti. In effetti, un'aria di festa e di soddisfazione circolava in città, insieme alla convinzione di poter scorgere finalmente un diverso orizzonte per Brindisi, di realizzare un sogno, di abbandonare il vecchio Sud derelitto e garantire alle generazioni successive una vita migliore di quella vissuta dai loro padri. Aldilà di dettagliate analisi economiche e di sofisticate riflessioni di carattere politico, certamente l'installazione del petrolchimico proiettò la città e la provincia nel contesto del processo di industrializzazione del paese e stravolse la realtà brindisina.

Nel 1964, a lavori d'installazione completati e trascorsi due anni dall'avviamento, il numero totale di dipendenti, principalmente operai, si assestò sui 4.550, ai quali se ne aggiunsero all'incirca altri 3.000 delle imprese appaltatrici che si occuparono sostanzialmente di manutenzione, costituendo questi ultimi, quasi per intero, l'indotto, che finalmente restò insoddisfacente perché molto inferiore alle ottimistiche previsioni iniziali, deludendo così tutte le aspettative. Gli operai giunsero per due terzi dalla provincia brindisina e per il restante terzo, salvo qualche eccezione, dalle province pugliesi limitrofe. Ebbero per metà un'età compresa tra i 21 e i 30 anni e per un terzo un'età compresa tra i 31 e i 50 anni; pochi i giovanissimi e ancor meno i più anziani. Provennero per una metà da famiglie legate all'agricoltura, anche se in realtà loro stessi lavoravano nei settori secondario e terziario già prima dell'entrata nella nuova impresa, a dimostrazione che a Brindisi si era già entrati in un ambiente preindustriale urbano, ovvero in un territorio in cui una lunga tradizione di artigianato e commercio aveva reso già totalmente cittadino lo stile di vita. Inizialmente il complesso fece capo a due distinte società, ovvero la Montecatini e la Polymer, che nel 1968 si fusero e l'intero complesso petrolchimico di Brindisi passò sotto la direzione della Montedison.

Nel 1969, l'Enel completò il primo gruppo della grande centrale termoelettrica, mentre il porto si era già approntato per la movimentazione di navi e merci, con i suoi specchi d'acque banchine e aree di servizio di Costa Morena completamente realizzata proprio intorno a quegli anni. La Montedison e l'Enel cambiarono profondamente l'aspetto sociale di Brindisi. Molti contadini divennero operai, c'era tanto lavoro, gli alberghi e i ristoranti erano pieni grazie ai trasfertisti del Nord. Gravò su Brindisi anche la presenza della vicina Base militare americana di San Vito, che vantava migliaia di addetti, molti dei quali vennero a vivere in città con le loro famiglie. La popolazione di Brindisi alla fine della decada dei '60 raggiunse gli 85.000 abitanti. E tutti questi nuovi residenti e nuovi visitatori provocarono inevitabilmente anche un vero e proprio processo innovativo della società tradizionale brindisina.

Di seguito alcuni stralci di un lungo servizio televisivo intitolato *“Ritratti di città: Brindisi”* realizzato dalla RAI nel 1967 con i testi curati da Enrico Gras e Mario Craveri:

«Roma-Brindisi, esattamente 721 chilometri di distanza. 721 chilometri di via Appia, la famosa antichissima via romana. Ma adesso le due città sembrano unite non tanto dalla via Appia, quanto da via Veneto, la famosa e modernissima via romana. Questa curiosa via Veneto brindisina, che in realtà si chiama Corso Garibaldi, comincia e finisce all'improvviso. Basta girare l'angolo della prima traversa per ritrovarsi in una borgata di campagna, in un tipico villaggio pugliese, bianco, calcinato, silenzioso. La grande arteria dall'aspetto internazionale è come un frammento di metropoli caduto in mezzo ad un centro rurale. Dove finisce l'adorata mondanità del Corso, si apre Piazza Cairoli. Qui, ancora oggi come cento anni fa, si svolge ogni pomeriggio il mercato della manodopera agricola. Nella piazza i braccianti, uomini e donne, attendono chi offra loro una giornata di lavoro nelle vigne o negli uliveti del ricco campo brindisino. Quale delle due città è quella vera? Certo, tutte e due. Ma perché sono così diverse allora?

Brindisi offre l'immagine tipica di una società in piena trasformazione, nel momento critico, a volte drammatico, del passaggio dall'economia agricola a quella industriale. Il passaggio non è stato lento e graduale, ma è stato violento, come uno shock, come un trauma, che ha sottoposto la città ad un brusco processo di rinnovamento delle sue strutture. In soli 8 anni, Brindisi è passata dalla civiltà contadina a quella tecnica. L'esplosione ha sconvolto i secolari equilibri e ne ha proposto dei nuovi, mescolando i frammenti nel curioso fotomontaggio della Brindisi di oggi. Un anno dopo che il progetto Montecatini era passato dalla carta sul terreno, il reddito individuale della provincia di Brindisi aumentava del 24%, uno degli incrementi massimi registrati in Italia. Oggi, dopo 8 anni, questo reddito è praticamente raddoppiato. È stato, dunque, in questo periodo di euforia che Corso Garibaldi ha acquistato l'aspetto di grande arteria, di quinta strada in miniatura. Qui, infatti, si concentrano tutti i nuovi negozi, i magazzini, i bar, i cinema della città. Corso Garibaldi, il salotto bello di Brindisi, ha anticipato la visione di una città ex-depressa affacciata alla soglia della società del benessere. Ogni sera nuove insegne, nuove vetrine illuminate, nuove occasioni e tentazioni di spendere una parte di quei tanti miliardi che ormai regolarmente da qualche anno, ogni anno, si sono ripartiti sulla città.

Il panorama però, non è stato tutto roseo e ha presentato anche notevoli aspetti negativi. L'allarme cominciò a quota zero, al livello delle bancarelle dei mercati, al primo gradino del termometro economico. Al momento di pagare la spesa, le massaie di Brindisi si resero conto che giorno per giorno i prezzi continuavano ad aumentare. Nel campo dell'abitazione i prezzi sfrecciarono a quote mai viste, gli affitti raddoppiarono e triplicarono. Anche il commercio presentava fenomeni preoccupanti. Le cambiali protestate raggiunsero la cifra di 4 miliardi di lire in un anno e nello stesso tempo si ebbero 24 sentenze di fallimenti. L'agricoltura, già traballante, fu sconvolta alla base per la spietata concorrenza dell'industria nel campo della manodopera rurale. Cominciarono a sorgere perplessità sull'efficacia di un così costoso intervento. I benefici hanno compensato gli svantaggi della situazione? Forse no! Nel campo urbanistico, in particolare, per la mancanza di un piano regolatore, la città manifesta i difetti che caratterizzano l'urbanistica italiana in generale e cioè il caos di regolamenti, il disordine edilizio, gli interventi improvvisati, la speculazione fondiaria. Nel centro sono scomparsi tutti i parchi e i giardini ma non sono scomparsi invece i malsani agglomerati della vecchia città contadina. Restano ancora alle spalle di Corso Garibaldi le case dei coloni con stalle e pollai, prive dei più elementari servizi a cominciare dall'acqua. Qua e là sono sorti vari quartieri di abitazione per operai, come Bozzano Sant'Angelo e Sant'Elia, ma la maggior parte dei primi settori edificati presentano gli aspetti di squallidi casermoni sovraffollati, privi di spazio e di zone verdi, scarsi di servizi comunitari e di servizi pubblici.

D'altra parte, invece, il traffico del porto di Brindisi, che fino al 1960 era stato irrilevante e oscillava su una media annuale di sole 100.000 tonnellate, nel giro di 5 anni è passato a 2 milioni e mezzo di tonnellate. In seguito, inoltre, nel momento in cui si andava risvegliando dal suo torpore, la città era destinata a subire un ulteriore shock, di natura diversa dai precedenti, seppur proveniente di nuovo dal suo porto. Quattro anni fa imboccò il porto di Brindisi una bella nave, nuova fiammante. In realtà le navi furono ben presto due, quasi gemelle, che instancabilmente entravano ed uscivano dal porto. Si trattava di due navi traghetto, una greca - Egnazia - e l'altra italiana - Appia - che trasportavano automobili e turisti dall'Italia in Grecia e viceversa. Ogni volta che le navi attraccavano e il portello di poppa si apriva era come se si spalancassero le paratie di una diga. Erano circa 300.000 persone all'anno che sbarcavano, una media di un migliaio al giorno ma con punte di 2.000-3.000 persone durante i mesi estivi. Uno sbarco di massa che si ripeteva ogni 24 ore e straripava lungo le banchine del porto. Tonnellate di turisti di tutti i paesi del mondo, chilometri di turisti di tutti i colori. In particolare, predominavano gli anglosassoni e gli scandinavi. Un'invasione quindi di capelli biondi e di occhi azzurri da lasciare senza fiato i brindisini stupiti.

Così, dopo l'avventura industriale, Brindisi cominciava ad assaporare anche l'avventura turistica, molto più gaia e divertente. 300.000 passeggeri all'anno sono una cifra che qualunque porto del mondo invidia e che collocò infatti Brindisi al secondo posto fra i porti italiani. I plotoni serrati i turisti si riversavano per Corso Garibaldi e così quasi senza volerlo la via prese il colore cosmopolita di Via Veneto. All'altro estremo di Corso Garibaldi c'è la stazione ferroviaria. Corso Garibaldi si riempie e si svuota con la regolarità dell'alta e bassa marea. Di movimento ce n'era molto, ma in concreto che beneficio lasciavano questi turisti? Rapido conteggio, circa 3 miliardi di lire all'anno. Non

c'era male per un turismo di transito. Nonostante i 3 miliardi che restavano in città, però, ai Brindisini sembrava che troppi turisti consumassero solo un gelato o un cartoccio di bruscholini mentre rapidamente percorrevano il corso dal porto alla stazione o viceversa. Il transito apparve troppo veloce. Eppure, Brindisi poteva offrire ottime attrazioni turistiche per trattenere i fuggiaschi, ma purtroppo occorreva un minimo di tempo per valorizzarle e per lanciarle. Comunque, la parola d'ordine fu fermare i turisti. In pratica, però, gli unici che riuscirono a fermare se non i turisti almeno le turiste, furono i giovanotti di Brindisi...»

RAI ed aneddoti a parte, certo è che, purtroppo, tutti quegli entusiasmi, tutti quegli sforzi e tutto quell'enorme lavoro di tanti brindisini che con convinzione ed in buona fede offesero in prima persona il loro contributo all'ambizioso progetto dell'industrializzazione, dopo solo un decennio dalla realizzazione già cominciava a temersi fossero stati illusori. E così, nella provincia brindisina si appalesava una pausa di riflessione. Nonostante, infatti, i risultati positivi dovuti alle attività industriali, il progresso nella diffusione del settore dei servizi, del turismo, in particolare in alcune zone costiere, nel capoluogo e nella provincia e nel settore agricolo, erano invece rimasti significativi in negativo molti dati: quelli sull'emigrazione, sulla disoccupazione e sulla sottoccupazione. Insomma, se pur erano cresciuti i redditi e si era diffuso un migliore tenore di vita, l'occupazione registrava una fase di stallo.

Questo un intervento del 1968 di Franco Arina, segretario generale del Consorzio del porto e Sindaco di Brindisi dal 1967 al 1971, democristiano seguito a Giuseppe Sasso - sindaco dal 1965 al 1967 - e succeduto da Francesco Lo Parco, anche loro due entrambi democristiani. «Gli anni successivi a quello della localizzazione a Brindisi della Montecatini dovevano essere caratterizzati, secondo le previsioni del Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale ASI, dal moltiplicarsi e diffondersi delle iniziative industriali e delle occasioni di investimento in tutto il comprensorio ed in ogni settore produttivo, con la graduale creazione di quel tessuto connettivo che avrebbe dovuto agevolare la messa in moto di un meccanismo autonomo ed autopropulsivo di sviluppo. Furono però anni di crisi economica per tutto il Paese, accompagnata e seguita da profondi mutamenti politici e sociali. Gli investimenti rallentarono il loro ritmo o addirittura si fermarono e la politica meridionalistica rimase incerta nella scelta dei metodi da adottare per accelerare e approfondire il processo di industrializzazione...»

Certo è che, in generale, le reali possibilità occupazionali generate dall'industria petrolchimica brindisina risultarono, a consuntivo fatto, insufficienti a soddisfare tutte le grandi aspettative che si erano generate nella popolazione della regione e, inoltre, essendo una gran parte dei posti di lavoro creati 'a tempo', il sistema finì col produrre un definitivo sradicamento della manodopera dalla campagna e da altri settori tradizionali, aggravandone la crisi già in atto, senza, peraltro, neanche riuscire a stabilizzarla del tutto nell'industria: pertanto, di fatto e purtroppo, alla fine della giornata, si trattò di un parziale, ma ugualmente clamoroso, fallimento.

Poi, sul finire degli anni '60 l'Italia tutta fu scossa da forti inquietudini politiche, economiche e sociali. Nel 1968 si registrano le prime contestazioni giovanili e le occupazioni del movimento studentesco che reclamavano maggiori diritti e riforme scolastiche. Seguirono gli scioperi a ripetizione, specialmente della classe operaia, con il movimento sindacale che si affiancò alla contestazione con mira a modificare il regime dei bassi salari ed abolire le gabbie salariali. Nel 1969 poi, si rilevarono i primi attentati dinamitardi in alcune grandi città, prima a Roma e poi la strage di piazza Fontana a Milano. Con la strategia della tensione si affermarono i primi tentativi dell'eversione nera. Seguì presto la pratica del terrorismo rosso delle brigate, che con i suoi attentati ed assassinii attraversò e funestò tutto l'arco degli anni '70 e oltre.

Ritornando a Brindisi, l'insediamento della Montecatini era stato conseguenza diretta di scelte compiute dall'alto e rispondenti all'avvento della società industriale in Italia e alla logica dell'integrazione del paese nel sistema economico mondiale. Brindisi, con tale insediamento assunse un'identità industriale: un'identità evidentemente imposta, anche se allo stesso tempo, e comunque, ben accettata da quasi tutti i Brindisini di allora. Fu quello, forse, anzi quasi certamente, un errore. Ma con il senno di poi non si può certo far retrocedere il corso della storia. Nel bene e nel male, Brindisi cambiò e cambiarono anche i Brindisini. In coloro che quell'incredibile e radicale cambiamento ebbero la ventura di viverlo, restano indelebili i ricordi. Ecco alcuni stralci di come io li descrissi nel capitolo conclusivo del mio *"Brindisi nel contesto della storia"* - Lulu.com, 2016.

«Poveri ma contenti: un *refrain* certo! Forse anche un po' troppo usato e finanche abusato. Eppure, di amici, miei contemporanei oppure di una mezza generazione precedente la mia, nati - per meglio precisare - giusto a cavallo della guerra o poco dopo, che quel *refrain* lo sentono proprio a tutti gli effetti, io - a Brindisi - ne ho veramente tanti. Naturalmente "la dolce vita" fu, per antonomasia, quella vissuta sul *set* della capitale romana tra la seconda metà degli anni '50 e la prima metà dei '60, intorno al mondo un po' fantasioso e artificioso dei divi e delle dive di cinecittà, ma in qualche misura l'intero paese ne restò contagiato, di un contagio che attecchì, specialmente e di più, in alcune delle città italiane: Brindisi fu, di certo, una tra quelle!

L'immagine della vita estiva brindisina di quegli anni, era la mitica spiaggia di Sant'Apollinare con la sua rotonda, i traghetti colmi di turisti con le suggestive partenze per la Grecia India o Israele, i corsi con le luci delle insegne luminose in varie lingue pieni di turisti e di giovani costantemente impegnati in tentativi di abbordaggio delle ragazze - straniere e nostrane - i pomeriggi danzanti e le tante nottate trascorse all'Estoril Club fondato da Lilli Malcarne, o alla Sciaia a mare, con la frequente partecipazione di tanti tra i più famosi e gettonati artisti di quell'epoca: Fred Bongusto, Peppino Di Capri, Mina, Lucio Battisti, Domenico Modugno e altri ancora, accompagnati nelle esibizioni dai tanti bravi artisti e gruppi musicali brindisini, i 'complessi' come allora si chiamavano. Quanta nostalgia. Però, che bello averlo vissuto!

Perché mai è possibile provare ancora così tanta nostalgia collettiva per quella manciata d'anni, di tanto tempo fa? Ebbene, una storia continua a essere ricordata, per tutta la vita e con nostalgico entusiasmo, quando ha sottilmente ma incisivamente toccato le sensibilità e quando, allo stesso tempo, è stata vissuta con una buona dose di eccitazione. E quella nostra storia, quella storia italiana trascorsa negli anni a cavallo tra i '50 e i '60, fu proprio vissuta come una specie di "eccitante adolescenza collettiva" in un paese ancora materialmente povero, in cui i padri di famiglia si rimboccarono le maniche e permisero ai propri figli di studiare e alle proprie mogli di avere in casa la lavatrice il frigorifero e la televisione, e poi si comprarono la vespa e anche l'auto, magari spesso firmando una montagna di cambiali, forse con imbarazzo, ma riuscendo sempre a onorare i debiti. Quella nostra "adolescenza collettiva" nel 1960 raggiunse metaforicamente l'apice dell'eccitazione, specchiandosi negli occhi trasognanti di Marcello Mastroianni - in *"La dolce vita"* - che guardando Anita Ekberg nell'acqua della fontana di Trevi cade in un'ultima ingenua tentazione e dice: "Sì, sì... vengo anch'io, vengo anch'io". Un'ingenuità che, altrettanto metaforicamente, fu solo qualche anno dopo, tragicamente interrotta sulla costa toscana, da quell'improvvisa curva della via Aurelia, dove l'esuberante Vittorio Gassman - in *"Il sorpasso"* - guidava euforicamente sotto il sole di Ferragosto, la sua Lancia Aurelia B24 Spider. Con la fine degli Anni '60, infatti, nulla sarebbe più stato lo stesso - e lo sappiamo bene.

E a Brindisi? ... sarebbero seguiti gli Anni - per tanti aspetti veramente terribili e da dimenticare - '70 e gli '80: quelli di "marlboro city" e della "sacra corona unita". Adesso devo proprio chiudere, e lo faccio con il bravo Lionello Maci: *"I ventenni brindisini degli Anni '60 oggi hanno i capelli, ammesso che li conservino ancora, incanutiti. Erano tutti belli quei giovani brindisini di mezzo secolo fa, anche se poveri in canna... Adesso, la nostalgia li afferra spesso alla gola quando ripensano alle vicende di quegli anni e fanno non poca fatica nel cercare di raccontare ai propri figli di quella Brindisi che non c'è più."*»



Le baracche di Brindisi negli Anni '50



Il corso di Brindisi negli Anni '60