

ANNAMARIA MITA

## ALLA RICERCA DI UN RUOLO. BRINDISI 1946-1960

Dopo la caduta del regime fascista e la fine del secondo conflitto mondiale si aprì per l'Italia un periodo difficile. Le urgenze alle quali far fronte erano innumerevoli: i gravissimi danni provocati dalla guerra e subiti da tutti i settori economici e produttivi, si sommavano ad una serie di eredità strutturali che affondavano le radici nelle conclusioni del nostro Risorgimento (arretratezza dell'Italia meridionale, grande proprietà agraria, protezionismo industriale).

Tuttavia il forte desiderio di ricostruire ciò che era stato violentemente distrutto e di rinnovare ciò che legava il paese ad un passato di dittatura, permise alla classe politica di avviare, durante gli anni Cinquanta del Novecento, una serie di cambiamenti che avrebbero portato l'Italia ad assumere, all'inizio del decennio successivo, un ruolo di primo piano nel consesso delle nazioni europee.

La costituzione della Repubblica, il sistema dei partiti, il predominio della D.C., la forte opposizione del P.C.I., la partecipazione dell'Italia al blocco occidentale guidato dagli USA e poi il grande sviluppo industriale, condizionarono l'economia e la politica italiana di quegli

anni e influirono sulla storia dei singoli comuni.

Per Brindisi gli anni Cinquanta furono anni di passaggio da un'economia prettamente agricola ad una industriale, traguardo fondamentale di un percorso compiuto dal ceto dirigente locale alla ricerca di una vocazione territoriale che caratterizzasse la città rispetto agli altri centri pugliesi, in considerazione delle sue potenzialità ed aspirazioni. Un percorso difficile per una classe politica che, limitata nel proprio raggio d'azione da un deficit finanziario in vertiginoso aumento di anno in anno e influenzata dall'instabilità della situazione politica nazionale, soprattutto durante la seconda legislatura (1953-1958), si rivelò incapace di formulare e attuare una linea programmatica che portasse la città a superare quella crisi economica che sarà fattore determinante nella scelta di accettare un modello di sviluppo estraneo alle caratteristiche ed alle esigenze del contesto territoriale.

Le difficoltà in cui Brindisi si trovava alla fine degli anni Cinquanta e che si trascinava dalla fine del conflitto, spiegano l'entusiasmo con cui fu accolta la notizia, annunciata dal presidente della Montecatini Carlo Faina, alla fine del 1958, dell'impianto di un grande complesso industriale in città il quale, si disse, avrebbe rappresentato la realizzazione più ambiziosa di tutta la storia dell'industria chimica italiana<sup>1</sup> e che segnò una svolta fondamentale nella vita economica e sociale di Brindisi.

Percorrere la storia degli anni Cinquanta significa, quindi, capire le motivazioni che portarono gli amministratori a favorire il processo che diede a Brindisi un'identità industriale decisa in altri contesti e funzionale a progetti sopranazionali, provocando quegli squilibri per i quali la città ancora oggi soffre.

<sup>1</sup> E. Scalfari-G. Turani, *Razza padrona*, Milano 1974, p. 79.

Come il resto dell'Italia, anche Brindisi, alla fine della seconda guerra mondiale, viveva una situazione economica difficile: gravissimo era il problema degli alloggi<sup>2</sup>, insufficienti per le centinaia di famiglie costrette a vivere in baracche pericolanti, tutti i servizi dovevano essere revisionati e potenziati, da quello sanitario, ai trasporti, alla nettezza urbana. Le derrate alimentari e gli altri beni di largo consumo dovevano essere importati, non essendo Brindisi in grado di coprire i bisogni della sua popolazione, la disoccupazione raggiungeva livelli altissimi e le risorse finanziarie del comune erano scarse. Ogni settore economico vacillava: il porto, perso il suo ruolo bellico, languiva in una preoccupante inattività, l'agricoltura, ed in particolare il settore vitivinicolo sul quale la città si reggeva, viveva una grave crisi, l'industria meccanica locale, perdute le commesse statali, cominciava a licenziare dipendenti.

<sup>2</sup> La carenza nel settore dell'edilizia abitativa risaliva al periodo fascista quando Brindisi venne elevata a capoluogo con gravissimi inconvenienti causati dall'occupazione di alloggi privati per uso di uffici statali e parastatali e dall'arrivo di nuovi funzionari ed impiegati. A ciò si aggiungeva l'aumento del tasso di natalità incoraggiato dalle politiche sociali del fascismo e l'impossibilità di emigrare dovuta alle note difficoltà della politica autarchica. Nel dopoguerra la situazione peggiorò: il ritorno dei militari di ogni arma congedati per la smobilitazione imposta dagli alleati, dei prigionieri, dei profughi ed esuli provenienti dalle ex colonie e dai territori della Venezia Giulia, dell'Istria e dell'Albania, l'arrivo dei forestieri provenienti dalle campagne delle province vicine, aumentava la domanda di alloggi la cui disponibilità scarseggiava anche in conseguenza delle vicende belliche. Dai dati forniti dal Genio Civile risulta che al 10 giugno 1940 il capoluogo aveva una disponibilità di 15.000 vani utili, 3.000 dei quali furono totalmente distrutti e 2.095 danneggiati più o meno gravemente, dalle incursioni aeree durante la guerra, sicché al settembre 1943 detta disponibilità si ridusse a circa 9.900 vani, con una deficienza che rese insostenibile la situazione delle categorie più bisognose. Centinaia di famiglie furono costrette a rifugiarsi nelle baracche, negli scantinati, tra le macerie e nei locali invasi abusivamente o per tacita tolleranza come caserme, edifici scolastici, edifici privati pericolanti.

L' amministrazione uscita vittoriosa dalle elezioni comunali del 31 marzo 1946, le prime dopo vent'anni di dittatura, guidata dal socialista Francesco Lazzaro<sup>3</sup> fu dominata da una necessaria volontà efficientistica, tutta concentrata sulla soluzione di problemi primari che poco spazio lasciavano alla possibilità di costruire un organico disegno di sviluppo.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Francesco Lazzaro copriva la carica di sindaco già dal 12 Novembre 1945, per designazione del Comitato Comunale di Liberazione. Lazzaro, nato a Brindisi il 19/4/1888, aveva lavorato con entusiasmo nel CLN provinciale ed era stato eletto alla guida della città in un momento cruciale, in cui era da rifare tutto ma senza grandi mezzi per poter operare. Egli aveva alle spalle una vasta esperienza politica: dopo gli studi di giurisprudenza, condotti a Roma, seguendo gli insegnamenti del suo illustre maestro Enrico Ferri, allora tra i più autorevoli rappresentanti del socialismo, nel 1914, a soli ventisei anni, fu eletto Consigliere comunale. Patriota, partecipò alla guerra 1915-18, prima come semplice soldato, poi come ufficiale, meritandosi la medaglia d'argento al valor militare, la croce di Cavaliere della Corona d'Italia, la croce al merito di guerra. Richiamato in servizio militare nel 1940, col grado di Capitano, fu assegnato alla SEPRAL di Brindisi; successivamente fu trasferito a Zara dove venne sorpreso dagli avvenimenti del settembre 1943. Raggiunse Venezia, qui visse clandestinamente per evitare la deportazione e prendendo parte, più tardi, alla Resistenza. Tornato a Brindisi e trovando la sua città semidistrutta dalla guerra ed ancora occupata dallo straniero, non esitò a scendere in campo e lottare per la ricostruzione e l'affermazione degli ordinamenti e degli ideali democratici. Portò il suo contributo al comitato dei "Partigiani della pace", per la ripresa dei rapporti con l'Oriente e la vicina Albania, convinto che Brindisi avrebbe potuto recuperare il posto che le spettava solo in un clima di distensione che avrebbe favorito lo sviluppo delle attività economiche. Archivio di Deposito del Comune di Brindisi (d'ora innanzi ADCBr), delibera del Consiglio, 3/3/1956.

<sup>4</sup> Obiettivo principe dell'amministrazione Lazzaro fu la ricerca dell'accordo fra le varie forze politiche, così da garantire tranquillità e benessere alla città. Il nuovo sindaco, nel discorso che tenne al Consiglio, subito dopo la nomina il 25 aprile 1946, sottolineò con forza la necessità, per l'amministrazione comunale, di guardare all'interesse superiore della città perché esso non fosse sacrificato a tornaconti personali, di gruppi o di partiti: "In questa Amministrazione Comunale deve esistere un solo partito e si chiama Brindisi e deve dominare una sola idea e si chiama Resurrezione di Brindisi." ADCBr, delibera del Consiglio, 25/4/1946.

A sottolineare ciò il consigliere Sardelli, socialista, prese posto fra i banchi occupati dai suoi colleghi di destra: un gesto simbolico per ribadire il concetto secondo cui nel Consiglio doveva prevalere solo il benessere della città; troppi ed urgenti erano i problemi

Gli anni dal 1946 al 1948 furono anni di studi, di tentativi, di progetti: l'associazione universitaria, la Camera di Commercio, la Provincia, il Comune, cercarono l'appoggio dei cittadini per l'incoraggiamento di iniziative necessarie allo sviluppo economico dell'intera provincia che, pur non trovando pratica attuazione in quegli anni, costituirono la base per le attività degli anni successivi, quando, sebbene non si risolsero completamente, si alleviarono i problemi della ricostruzione materiale e si cercarono nuove risorse per la crescita. Toccò all'amministrazione democristiana di Vincenzo Guadalupi che entrò in carica a seguito della straordinaria vittoria della DC alle elezioni politiche del 18 aprile 1948<sup>5</sup>, pensare alle strategie per risollevare la città dalla situazione disastrosa in cui versava e agli strumenti con i quali affrontare le sfide di un sistema internazionale che andava assumendo un nuovo assetto. Le speranze di dare a Brindisi un futuro di prosperità si legavano alle enormi potenzialità del porto e alle aspirazioni industriali ad esso legate.

perché se ne ritardasse la risoluzione con sterili discussioni ed inutili litigi. Grazie al carisma ed alla personalità di Lazzaro e alla volontà comune di operare esclusivamente per il bene della città, il lavoro della Giunta in quegli anni non incontrò contrasti se non di natura oggettiva dovuti alla gravissima situazione in cui versava la città e la sua popolazione e all'insufficienza dei finanziamenti utilizzabili per far fronte alla crisi. Gran parte delle decisioni e delle scelte dell'amministrazione erano state assunte con il voto unanime di tutto il Consiglio, in armonia con l'appello alla responsabilità fatto dal sindaco al momento della sua elezione.

<sup>5</sup> A Brindisi gli 8.597 voti conseguiti dal Fronte Popolare nelle elezioni del 18 Aprile 1948 rispetto agli oltre 16.000 ottenuti dai partiti governativi, non consentivano politicamente, secondo il Prefetto, la presenza alla carica di sindaco di un aderente al PSIUP. Tra l'altro nello schieramento di sinistra, dopo la scissione socialdemocratica di Palazzo Barberini, tre consiglieri socialisti si erano aggregati al blocco democristiano e liberale, determinando in Consiglio comunale, una nuova maggioranza favorevole alla sostituzione del sindaco e della Giunta. La crisi era aperta e al sindaco Francesco Lazzaro ed alla Giunta comunale non restò che consegnare le dimissioni: vennero sostituiti nel giugno del 1948 dal democristiano Vincenzo Guadalupi che ricoprì la carica di sindaco e da una Giunta di centro-destra.

Punto d'arrivo e di partenza di merci e persone, avamposto per l'Oriente, fulcro della commercializzazione dei prodotti dell'entroterra, già all'indomani dell'unità del paese, il porto naturale di Brindisi aveva catalizzato l'attenzione della classe dirigente liberale e gli interessi economici inglesi nel loro controllo del commercio internazionale, dopo l'apertura del canale di Suez (1869) e dei trafori alpini.

L'arrivo della Valigia delle Indie aveva proiettato la città nel circuito internazionale degli scambi commerciali e vivacizzato l'attività della zona portuale<sup>6</sup>, tanto da far crescere in quegli anni l'aspirazione della città a diventare il centro di smistamento del traffico commerciale e turistico verso l'Oriente.<sup>7</sup>

Una speranza che durò poco più di un ventennio, fino a quando

<sup>6</sup> Nonostante Brindisi fosse diventata luogo privilegiato di mercanti e compagnie di navigazione, il porto era considerato soltanto "un passaggio" per quanti si imbarcavano sulla Valigia delle Indie. Il francese C. Yriarte, in Puglia nel 1876, così descrive la città: "Come città moderna, ed escluso l'interesse che può svegliare tra i cultori della storia, Brindisi non riserva al viaggiatore altro che un disinganno senza compenso. E' una grande illusione nazionale, accarezzata per molto tempo, e, giova dirlo, ormai svanita in tutti i cervelli pratici. Ma per essere giusti basterebbe una circostanza, per esempio una guerra dell'Italia (o d'una potenza alleata all'Italia) in Oriente, per darle momentaneamente una grandissima importanza: quella importanza appunto che alcuni economisti, estremamente facili ad accendersi, le avevano predetto per sempre. Il suo porto è vuoto, e costantemente vuoto; in cinque giorni vi ho veduto cinque navi, di cui due vengono a tempo fisso: l'una per il servizio della Indie, l'altra per quello di Ancona". C. Yriarte, *Brindisi, Lecce e Otranto*, in G. Dotoli-F. Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano 1986, p. 144.

Agli inizi del Novecento la classe dirigente brindisina, attanagliata da un grave deficit di bilancio e da un'esosa politica fiscale dello Stato nazionale, cercò di ottenere capitali pubblici per opere di banchinamento e di bonifica oltre che per condurre lavori stradali ed igienici e conferire, così, un aspetto dignitoso al centro urbano. Preoccupazioni erano espresse dagli operatori economici della città che, nella carenza delle opere portuali, avevano già intravisto le difficoltà in cui si sarebbe trovato il commercio brindisino e salentino negli anni successivi. C. Pasimeni, *L'identità imposta*, in *Brindisi 1927-1943 da capoluogo a capitale. I progetti, le architetture*, mostra documentaria, Brindisi 1994, p. 16.

<sup>7</sup> A. Massafra-B. Salvemini, *Storia della Puglia*, Laterza 1999, p. 18.

la via per Marsiglia non tolse a Brindisi il primato per l'Oriente. La città salentina ricadde, così, nei confini di "una provincia periferica, disillusa dai progetti statali e abbandonata dagli interessi dei paesi capitalistici".<sup>8</sup>

Il porto di Brindisi riacquistò importanza strategica, prima, con l'impresa libica giolittiana, poi, con il primo ed il secondo conflitto mondiale quando ne venne esaltata soprattutto la sicurezza e la capacità di rifornimento e soccorso. I meriti della città in campo militare non servirono però a darle un ruolo attivo nell'economia della nazione in tempi di pace nonostante le ottime condizioni naturali che, se ben sfruttate, avrebbero potuto offrire enormi possibilità di riconversione a favore dello sviluppo.

Il porto naturale di Brindisi era paragonato da un giornalista de "La Freccia" ad una "miniera vergine di opere che attende la fatica intellettuale e materiale degli uomini per sbocciare improvvisamente in una fonte di benessere per quanti sulle sponde vivono e sperano".<sup>9</sup> In effetti nonostante le enormi potenzialità geografiche del porto, in esso vi erano centinaia di metri di sponde ancora allo stato naturale, dove non potevano attraccare che natanti di piccolissima portata, mancavano magazzini dove depositare le merci lasciate sulle banchine prima e dopo lo sbarco, insufficienti erano i mezzi meccanici all'avanguardia.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Pasimeni, *L'identità imposta*, cit., p. 18.

<sup>9</sup> Biblioteca Provinciale di Brindisi (d'ora innanzi BPBr), "La Freccia", 23/11/1946, p. 1.

<sup>10</sup> Ancora nel 1949 le parole di un giornalista settentrionale di passaggio, ci consegnano l'immagine di un porto dalle enormi potenzialità ma deserto: "Bella città Brindisi! Ottimo, ampio e sicuro il suo porto: il maltempo non lo percuote, lo sfiora appena; le barche a remi e le motolance traghettano tra le varie banchine del porto interno con aria addirittura placida e tranquilla. All'infuori di quelle piccole imbarcazioni e della trascurabile flottiglia peschereccia, il porto è deserto: la sua maestosa estensione così affettuosa nell'amplesso che sembra dare alla terraferma è qualcosa di molto triste e desolante. Mi è apparso come una vecchia signora del tempo antico alla quale si ricorre per un consiglio saggio o per ritrovare nella verità e nell'esperienza vissuta conforto e certezza di vita, allorchè tale certezza diviene barcollante". Cfr. BPBr, "La Freccia", 12/3/1949, p. 1.

Dalla fine della guerra il numero di navi ormeggiate ed il traffico di merci e persone diminuì di anno in anno, molti portuali furono ridotti alla fame e aspettavano seduti sul molo sperando in una nave dirottata o in qualsiasi altro lavoro occasionale. Un destino comune a tutti i porti del Mezzogiorno, esclusi quasi del tutto dalle rotte delle navi cariche di merci E.R.P (European Recovery Program) che al contrario contribuivano in misura notevole a mantenere florida l'attività di alcuni porti del Nord Italia.<sup>11</sup>

L'amministrazione DC vide nell'industrializzazione del porto l'unico efficace sollievo alla condizione di tutta la provincia e con delibera del 17 maggio 1949, si impegnò ad affiancare ogni iniziativa tendente alla realizzazione di progetti di valorizzazione dell'area portuale, facendo propria l'aspirazione della popolazione brindisina perchè l'industrializzazione del porto uscisse dalle fase di sterile "letteratura legislativa" e potesse tradursi in realtà.

La Camera di Commercio riprese, inoltre, nell'immediato dopoguerra, la pratica per la creazione di una zona franca gestita dalla Società Traffici Portuali e dopo aver ottenuto l'assenso degli Enti ed autorità della Provincia, indirizzò un'istanza al Ministero delle Finanze per ottenere la concessione. Il Governo si mostrò favorevole e Manlio Poto, quale rappresentante del Comune di Brindisi, in

<sup>11</sup> In sede parlamentare, particolarmente forte si levò la voce del socialista on. Mario Marino Guadalupi, il quale ripetutamente e con discorsi appassionati, richiamò l'attenzione degli organi governativi responsabili sulle necessità e sullo stato di abbandono in cui versava il porto di Brindisi alla fine degli anni '40. L'on. Guadalupi fu esplicito nella sua denuncia: "Voi, uomini di Governo, responsabili della politica del Paese, dovete seriamente preoccuparvi delle conseguenze dannose all'economia del nostro popolo che comporta un simile atteggiamento di assoluta intransigenza verso i Paesi a nuova democrazia. E' questa politica estera che determina questo stato di incertezza nel commercio e nel traffico mercantile, che immiserisce diecine di migliaia di lavoratori portuali dell'Italia meridionale e dell'Adriatico, che rende sempre più difficile, sino alla più completa paralisi, il commercio e l'industria meridionale che traevano per il passato la loro linfa vitale dallo sviluppo dei rapporti commerciali di importazione ed esportazione

occasione della sua partecipazione al Primo Congresso Nazionale dei porti tenutosi a Napoli dal 26 al 30 settembre 1948, ove fu dibattuto il problema dei porti franchi, invitò a Brindisi il prof. Guido Ferro, ordinario di costruzioni marittime e preside della facoltà di ingegneria dell'Università di Padova, perchè studiasse la possibilità di far sorgere a Brindisi un porto industriale comprendente un'adeguata zona franca. Il professor Ferro e l'ing. Sironi (titolare dello studio tecnico incaricato dalla SVIMEZ di redigere il progetto del porto industriale di Napoli) furono a Brindisi il 25 ed il 26 ottobre 1948 e discussero di un porto che godeva di favorevoli condizioni naturali, fondali profondi, acque sicure e di una felice posizione geografica all'interno del bacino del Mediterraneo con vaste possibilità di rapporti commerciali con la Grecia, con la Turchia e con altri paesi dell'Oriente. Se alle favorevoli condizioni naturali si fosse aggiunta un'efficiente opera di infrastrutturazione e la realizzazione di una zona franca dove ubicare le nuove industrie, il porto di Brindisi avrebbe, si pensava, raggiunto uno sviluppo capace di trascinare l'economia della città e risolvere, in parte, il grave problema della disoccupazione. Su queste forti potenzialità si fondava il "progetto Ferro"<sup>12</sup> che prevedeva un imponente complesso di opere per un costo totale di un miliardo di lire. La superficie utilizzata sarebbe stata di 400 mq in punto franco e 280 mq in area a regime doganale, servite da banchine a mare con scarico meccanico moderno, raccordi ferroviari, strade, acquedotto industriale e potabile, fognatura bianca e nera, elettrodotti. Essendo il Comune impossibilitato a sopportare le ingenti spese previste, l'iniziativa cadde in mano a privati: l'Impresa Traffici Portuali, presieduta dal comm. Titi ed il Consorzio

con tutti i paesi dell'altra sponda dell'Adriatico, con cui oggi non volete avere rapporti, non realizzando trattati di commercio duraturi e vantaggiosi pel nostro popolo". BPr, M.M. Guadalupi, *Per il porto di Brindisi: discorso pronunciato alla Camera dei deputati nella seduta del 23 Settembre 1948.*

<sup>12</sup> ADCBr, delibera del Consiglio, 17/5/1949. Presentazione del progetto Ferro.

Fiume- Brindisi, animato da esuli fiumani e giuliani in cerca di una località adatta per la costruzione o la ripresa delle perdute attività industriali.<sup>13</sup>

Il progetto Ferro ottenne piena approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 5 giugno 1949. Il 3 Dicembre 1949 si costituì il "**Consorzio del Porto di Brindisi**", un organismo nato dalla collaborazione tra i comuni della Provincia di Brindisi, l'Amministrazione Provinciale e la Camera di Commercio nel cui statuto erano espresse le seguenti finalità:

- l'incremento e lo sviluppo di attività giuliane fruenti di particolari agevolazioni;
- l'esecuzione del "progetto Ferro" concernente la sistemazione, l'ampliamento del porto di Brindisi e la creazione di una zona industriale;
- l'organizzazione e gestione del costituendo punto franco;
- la manutenzione dei nuovi impianti e la gestione del patrimonio immobiliare e mobiliare di cui sarebbe venuto in possesso.

Gli organi amministrativi previsti erano: un'Assemblea Consorziale, composta da cinquantacinque membri, in rappresentanza dei vari organismi interessati, in numero proporzionale al contributo finanziario devoluto; un Consiglio Direttivo, composto da sei membri, eletti a maggioranza assoluta; un Presidente anch'egli eletto

<sup>13</sup> Nel luglio del 1947 venne avanzata da parte degli industriali fiumani una richiesta tendente ad ottenere il riconoscimento di particolari condizioni per impiantare a Brindisi le loro industrie e per concentrarvi le popolazioni della Venezia Giulia e di Zara, disperse per tutta Italia in speciali campi profughi. Verso la metà del 1948 si invitò, ad iniziativa delle amministrazioni locali, una commissione di industriali che, visitando il porto e rendendosi conto delle possibilità di lavoro, non esitò a ritenere attuabile il progetto, mercè l'intensa collaborazione tra brindisini e profughi giuliani. Fu costituito così il Consorzio Fiume-Brindisi che, secondo le aspettative di molti, avrebbe portato vantaggi alla città, bisognosa di "una forte iniezione di sangue industriale per sollevarsi dal mortale torpore di cui era vittima". Cfr. BPBr, "La Freccia", 26/6/48, p. 1; 29/10/49, p. 1;

dall'Assemblea Consorziale.<sup>14</sup>

I provvedimenti presi dall'amministrazione democristiana andavano in due direzioni: da una parte un contributo finanziario (per il primo anno erano stati sottoscritti quindici milioni), dall'altra un'azione di pressione nei confronti del Governo, attraverso il coinvolgimento di autorità politiche, associazioni, enti ed organismi economici e sindacali, perchè desse corso ai provvedimenti legislativi ed ai conseguenti finanziamenti per la realizzazione della zona industriale e la concessione del punto franco.<sup>15</sup>

Il Consorzio era nato in un contesto di unità d'intenti fra i membri di tutti i partiti e gli enti interessati allo sviluppo dell'industria, in uno spirito di fattiva collaborazione, al di sopra di egoismi personali e di parte, nella speranza di dare alla città una possibilità di sviluppo che fosse alternativa a quella legata al settore agricolo. Il nuovo Ente, efficacemente sostenuto dalle autorità, dalla fiducia dei cittadini, seguì il cammino che portò il Consiglio dei Ministri ad approvare, il 5 gennaio 1951, il disegno di legge per l'istituzione del punto franco a Brindisi.<sup>16</sup>

Enormi furono le speranze di un futuro diverso per Brindisi che da centro agricolo e marinaro si sarebbe trasformato, in tempi brevi, in centro industriale, con benefici che non era difficile immaginare in un

<sup>14</sup> ADCBr, delibera del Consiglio, 3/12/49. *Statuto del Consorzio del Porto di Brindisi: denominazione, scopo e fede.*

<sup>15</sup>Ivi, delibera del Consiglio, 3/12/1949.

<sup>16</sup> Le aree comprese e costituite in punto franco erano considerate fuori dalla linea doganale a norma dell'art.1 della legge doganale n. 1424 del 25/9/1940. Nelle aree stesse si potevano compiere, in completa libertà da ogni vincolo doganale; tutte le operazioni inerenti allo sbarco, imbarco e trasbordo di materiali o di merci, al loro deposito e alla loro costruzione, manipolazione e trasformazione, anche di carattere industriale. Le merci estere introdotte in dette aree si consideravano fuori dal territorio doganale e, se provenivano dall'interno di essi, erano ritenute definitivamente uscite dallo Stato. Le merci nazionali o nazionalizzate, introdotte nelle aree medesime si consideravano invece, agli effetti doganali, definitivamente esportate ed erano assimilate alle merci estere.

clima di forte ottimismo qual era quello creatosi attorno al nuovo ente.

Si parlò di svolta per l'economia della città, di un nuovo destino, di un prospero ed immediato futuro di lavoro e di ricchezza ma i problemi da risolvere, perchè effettivamente le speranze si potessero trasformare in realtà, non erano pochi. Il clima che si respirava in città alla notizia dell'istituzione del punto franco può essere chiarito dalla lettura di alcuni articoli pubblicati su "La Freccia":

Col riconoscimento del punto franco al porto di Brindisi, si apre un nuovo ciclo per l'economia del capoluogo e della provincia che, impostata su tradizionali basi agricole, deve vivere e rinascere in funzione del porto, aprendosi nuovi e più vasti orizzonti.<sup>17</sup>

e ancora

#### BRINDISI-PUNTO FRANCO-ZONA INDUSTRIALE.

E' una triade benedetta che segna la nuova svolta di questa nuova provincia e che apre il cuore alla speranza, dando la possibilità alle nostre popolazioni di intraprendere e percorrere un prospero e sicuro futuro di lavoro...Rivolgiamo lo sguardo alla zona S.Apollinare sulla quale con senso di entusiasmo e di fede convergono i pensieri ed i palpiti di tutti, senza distinzione di classe e di idee! E' da questa zona che si inizia il nostro nuovo destino che attraverso il Mediterraneo, darà la possibilità alle nostre maestranze di conquistare i nuovi mercati all'estero, portandovi il nome di Brindisi. Non vi sono dubbi, non esistono tentennamenti sulla certa riuscita di questo nostro programma.<sup>18</sup>

Certamente l'istituzione del punto franco non sarebbe stata sufficiente senza un retroterra solido, ricco di industrie, dotato di

<sup>17</sup> BPBr, "La Freccia", 7/1/1951, p. 1.

<sup>18</sup> *Ibidem.*

linee ferroviarie e grandi strade nazionali, senza l'attivazione di scambi economici che potessero giustificare un'attrezzatura portuale moderna e completa. Uno dei problemi più seri era costituito dalle vie di comunicazione terrestri ed aeree, poichè mancavano collegamenti con le grandi direttrici di traffico economico e turistico senza le quali era inutile pretendere una proficua utilizzazione delle risorse provinciali.

La strada ferrata dell'Adriatico che terminava a Lecce era ad un solo binario e non elettrificata, ad un solo binario era anche la ferrovia per Taranto. Ambedue le linee erano dunque insufficienti sia per il traffico passeggeri che per quello merci. I prodotti locali destinati al Nord o all'esportazione dovevano subire delle lunghe soste dannose per le merci e per i fornitori del luogo, costretti a non impegnarsi sui termini di consegna. Più grave era la situazione delle strade ordinarie di prima e seconda classe o camionabili: soltanto la Brindisi-Bari, la Brindisi-Lecce e la Brindisi-Taranto erano strade statali, per il rimanente la situazione era quella dell'anteguerra. Esisteva un'unica rete che toccava in minima parte gli importanti centri agricoli della zona, non tutti collegati al capoluogo attraverso la ferrovia o autolinee che avevano sovente solo due corse giornaliere.

Le linee aeree sviluppate prima della guerra, erano quasi inesistenti.<sup>19</sup> La città possedeva un buon aeroporto civile al quale

<sup>19</sup> Brindisi possedeva uno degli aeroporti più grandi ed attrezzati della rete nazionale. Sorto negli anni venti del '900, poteva essere considerato nel dopoguerra uno dei più idonei per le sue attrezzature e per le sue possibilità. Nel periodo precedente alla guerra era affollatissimo: basti pensare che nel 1939 si avevano settimanalmente nove comunicazioni in andata ed altrettante al ritorno con Roma, sei con Atene e Rodi, tre con Trieste, Siracusa, Tirana, Salonicco, Caifa, Baghdad, Bassora. Altre otto o dieci comunicazioni settimanali con Marsiglia, Londra ed Alessandria d'Egitto, cinque con Karachi, Calcutta, India occidentale e Indie olandesi, con l'Australia, l'Africa centrale e meridionale. Nel solo primo semestre dello stesso anno si ebbe un movimento di quattordicimila viaggiatori, nonostante si trattasse di un periodo in cui le vicende politiche internazionali non favorissero i viaggi. Da quell'epoca l'aeroporto si era sempre maggiormente attrezzato dato, prima, l'intenso traffico bellico e poi l'interessamento dei

allora si allacciavano le linee aeree per il medio ed estremo oriente, di cui non rimaneva che un ricordo e una speranza. Necessitava dunque valorizzare la zona dal punto di vista dei trasporti e delle comunicazioni, senza le quali non sarebbe stato possibile lo sviluppo della produzione locale, nè la sicurezza e tranquillità per gli operatori economici, nè tantomeno il benessere per le popolazione del capoluogo. Urgenti risultavano anche iniziative locali tendenti a dare vita ad un'industria di trasformazione dei prodotti della terra, in armonia con la vocazione agricola della provincia e a mantenere in attività le industrie locali che avrebbero dovuto richiamare il traffico marittimo verso il porto brindisino e che invece vivevano un periodo di crisi.

Solo attraverso una programmazione efficace che inseriva tutti i settori della vita economica brindisina in un piano di sviluppo adeguato alle caratteristiche del territorio si sarebbero potuti ottenere risultati a vantaggio della crescita del territorio stesso e del benessere dei cittadini. Una lungimiranza che il gruppo dirigente, preoccupato di risolvere i problemi cittadini con provvedimenti contingenti e dall'efficacia limitata, non ebbe.

L'istituzione del Consorzio del porto, sorto tra i più promettenti auspici, stentava a realizzare ciò che si era prefissato, creando

vari comandanti militari e civili succedutisi nel dopoguerra. Alla fine degli anni '40 era uno dei nove aeroporti principali della rete nazionale, uno dei pochissimi aperti al traffico civile internazionale, era di prima classe agli effetti doganali, era sede di uno dei tre Centri Regionali Informazioni di Volo (CRIV) e di una delle sei Centrali di Assistenza al volo (CAV), era fornito di radio, di faro circolare, di radio-goniometro di navigazione e per comunicazioni terra-bordo, di impianto radiofonico. Il campo di volo, facilmente individuabile per la sua posizione, era composto da un pianoro perfettamente orizzontale, dislocato a brevissima distanza dalla città; nessun ostacolo vi era nelle adiacenze del campo così da rendere favorevole le partenze e gli arrivi di qualsiasi tipo di apparecchio, compresi i più pesanti. Altro vantaggio era la presenza, ad un chilometro di distanza, dell'unico stabilimento industriale dell'Italia meridionale attrezzato per le riparazioni aeronautiche di qualsiasi genere. Cfr. BPBr, "La Freccia", 26/3/1949, p. 1.

profonda amarezza in quanti avevano sperato in un repentino miglioramento delle condizioni favorevoli all'avvio dell'industrializzazione. La debolezza del Consorzio si manifestò il 18 novembre 1952, quando, con decreto prefettizio venne sciolta l'Assemblea non essendo la medesima riuscita ad eleggere il proprio Consiglio direttivo a causa di faziosità politiche e per contrasti tra i rappresentanti social-comunisti e democristiani. Con lo stesso provvedimento fu nominato un Commissario straordinario per la gestione provvisoria del Consorzio in carica fino a quando non si fosse ricostituita una nuova amministrazione. Naturalmente un commissario prefettizio non aveva le stesse possibilità di azione di un'amministrazione ordinaria, la sua azione era limitata, tanto che le opere necessarie allo sviluppo dell'area portuale furono interrotte e le possibilità di tutela degli interessi economici della città legati al porto ed alla sua industrializzazione, ridotte al minimo.

Un tale stato di debolezza rendeva il porto di Brindisi ancora più vulnerabile di fronte alla concorrenza di quello di Bari, centro fiorente di industrie e scambi commerciali che aspirava a veder convogliato a suo vantaggio i traffici da e per l'Oriente. Entrambi gli scali pugliesi avevano fatto richiesta agli organi competenti, per il ripristino degli approdi di tutte le linee sia celeri che commerciali, fondandola ciascuno su motivazioni differenti. Brindisi faceva perno sull'antica tradizione del traffico verso l'Oriente, sulle caratteristiche naturali del suo porto, sulla presenza di una moderna Stazione marittima e delle attrezzature collaterali (stazione sanitaria, moderni mezzi meccanici, magazzini portuali e generali) che avrebbero richiesto spese minime allo Stato per un'eventuale sistemazione. Al contrario, perchè il porto artificiale di Bari (definito in un articolo de "La Freccia" un "imponente castello di carta sulla sabbia")<sup>20</sup> potesse assolvere adeguatamente alle funzioni che rivendicava, sarebbe

<sup>20</sup> "La Freccia", 27/10/1951, p. 1.

stata necessaria l'attivazione di cospicui finanziamenti che lo Stato, secondo i brindisini, avrebbe potuto risparmiare scegliendo Brindisi come scalo principale.

Bari poteva contare sul recente sviluppo dell'industria e degli scambi mercantili e su un retroterra superiore per derrate e traffici commerciali a quello del porto di Brindisi.

Le maggiori rivalità nacquero in seguito al provvedimento preso dalla Marina Mercantile nel 1951 di istituire, anche nel porto di Bari, lo scalo per la linea di navigazione Adriatico-Australia, togliendo a Brindisi l'esclusività dell'affare. Proteste si levarono in seno al Consiglio comunale e sulle pagine dei giornali locali, contro una soluzione "ambigua, assurda ed antieconomica", destinata ad inasprire la lotta tra il porto artificiale di Bari e quello naturale di Brindisi e ad impoverire quest'ultimo nonostante i suoi antichi e naturali diritti.

Il fatto che Brindisi fosse diventata "la Cenerentola dei porti" (così la definisce il consigliere Lombardi<sup>21</sup>), che le sue esigenze fossero sistematicamente trascurate, le sue banchine deserte, le sue maestranze portuali, in altri tempi apprezzate dagli stranieri, disoccupate, era da attribuirsi alla mentalità e all'egoismo dei baresi ("falsi ed egoisti, cugini avvoltoi", li definiva un giornalista de "La Freccia") accusati di voler assorbire tutte le iniziative dei vari centri della Puglia<sup>22</sup>, e di organizzare campagne di menzogne e di false calunnie che miravano a suggestionare l'opinione pubblica sull'inferiorità del porto di Brindisi

<sup>21</sup> *Ibidem.*

<sup>22</sup> "Il porto di Brindisi stenta a ritrovare la sua normalità sia per la particolare situazione dell'altra sponda, ove i traffici languono nello sforzo di convogliarsi verso l'impero Russo, sia per la realtà del porto di Bari, che tende a monopolizzare tutto, non solo il traffico mercantile (e ciò è giustificato in un certo senso dal vasto e ricco retroterra e dal grandioso complesso dell'ANIC che lavora buona parte dei petroli iraniani, in media due petroliere alla settimana attraccano a Bari) ma anche il traffico dei passeggeri che ha fatto sempre capo a Brindisi, porto veloce per eccellenza", cfr. BPBr, "La Freccia", 19/11/1949, p. 1.

e a discreditarne l'efficienza di quest'ultimo. In un articolo apparso su "La Freccia" nell'ottobre 1951, si denunciava l'atteggiamento poco leale dei baresi: l'articolo si riferiva in particolare all'on. Troisi, deputato per la circoscrizione di Bari e Foggia che aveva presentato un'interpellanza parlamentare in cui venivano presentati dati falsi sul porto di Brindisi ed al corrispondente barese de "Il Tempo" che, in un suo articolo, aveva attribuito a Bari la gloria di possedere le colonne romane e di essere stata scalo della Valigia delle Indie<sup>23</sup>:

Non si può senza reagire, sopportare ancora oltre che si continui ad infamarci e diffamarci per giustificare o meglio per procurare agli uomini di Governo mezzi per giustificare la loro insana politica economica nei confronti del porto di Bari evidentemente, elementarmente, puerilmente e costituzionalmente insufficiente e deficiente per poter essere messo a paragone con porti che possono gareggiare nel primato con i migliori porti del Mondo.<sup>24</sup>

Brindisi doveva difendere il proprio diritto alla vita, che in massima parte le veniva dall'attività portuale e che la consorella pugliese tentava con ogni mezzo di calpestare, togliendole il ruolo di porta d'Oriente, da sempre sua prerogativa, battendosi contro una cieca politica governativa che faceva concessioni a Bari pur avendo Brindisi un porto efficientissimo ma deserto, contro uomini di governo che, secondo gli amministratori brindisini, subendo "la demagogica

<sup>23</sup> Probabilmente fu anche per rilanciare l'immagine di Brindisi agli occhi di tutto il Paese che l'on. Guadalupi propose all'attenzione del Consiglio la richiesta da lui fatta al ministro dell'Interno e della Difesa di una ricompensa al valor militare per la città. In un periodo, come quello dei primi anni Cinquanta, in cui Brindisi sentiva calpestato l'orgoglio di un passato al servizio dell'interesse nazionale e stentava a trovare una nuova identità si cercava nel ruolo militare avuto negli anni precedenti, i riconoscimenti che non potevano arrivare dalle condizioni di crisi in cui la città viveva nel presente. Cfr. ADCBr, delibera del Consiglio, 4/7/1953.

<sup>24</sup> BPBr, "La Freccia", 27/10/195, p. 1.

pressione politica di gente numerosamente rappresentata, si sono lasciati influenzare dalla convenienza politica, a tutto danno degli interessi economici”.

L'asprezza dei rapporti tra Bari e Brindisi sul problema dello sviluppo del porto era resa più chiara dalle parole di un giornalista de "La Freccia":

La pressante, continua, diuturna opera di demolizione che gli uomini della, purtroppo più estesa, Provincia capoluogo di regione, fanno del porto di Brindisi, ha creato negli uomini di Governo, se non la diffidenza di operare concretamente alla valorizzazione del nostro porto, in quanto diffidenza verrebbe a significare sinonimo di cieca ignoranza per le possibilità di utilizzazione e di sviluppo di un grande porto, se non la diffidenza almeno la responsabilità politica di agevolare una più modesta concentrazione di attività e di gente ai danni di una più robusta collettività. Se il porto di Brindisi è stato privato di alcune sue linee naturali è perchè Bari ha posto il veto; se il porto di Brindisi ha ottenuto qualche molecola dei ricchi stanziamenti portuali è perchè al porto di Bari competevano, per diritto di proprietà e di ormai inveterata preferenza, le maggiori percentuali di spettanza; se il porto di Brindisi, al momento, non ha ancora conquistato e perfezionato giuridicamente il suo diritto alla creazione del Punto Franco è perchè certamente Bari, preoccupandosi di una eventuale menomazione delle attività del suo porto, avrà agito oltre che passivamente, soprattutto negativamente alla realizzazione di questo grandioso progetto che indubbiamente produrrà benefici su tutte le economie della Puglia e del Meridione...E' l'esopica morale del lupo e dell'agnello, del più forte numericamente contro il più debolmente protetto.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> BPBr, "La Freccia", 6/10/1951, p. 1.

L'articolo sembra indicativo non solo per capire il livello di rivalità fra le due città pugliesi che, pur essendo legate dalle medesime esigenze e afflitte da problemi comuni, si scontravano in una dannosa e sleale concorrenza, una "concorrenza tra poveri", come la definisce lo storico Luigi Masella<sup>26</sup>, ma anche per comprendere le motivazioni che il ceto dirigente brindisino e l'opinione pubblica adduceva per spiegare l'inattività di un porto dalle enormi potenzialità.

La responsabilità era fatta ricadere sulla cattiva volontà da parte del Governo di risolvere i problemi del Mezzogiorno, che si agitavano inutilmente da un secolo e che avrebbero richiesto invece, un indirizzo unitario da parte delle popolazioni meridionali, l'abbandono di quello spirito campanilistico che si era dimostrato estremamente pericoloso, nell'interesse del Mezzogiorno e dell'intera nazione e soprattutto la progettazione di un disegno complessivo che, tenendo conto delle risorse e delle carenze del territorio, includesse il porto in un piano di sviluppo allargato ai settori dell'industria, dell'agricoltura e dei trasporti. Ed invece gli amministratori locali continuavano a concentrarsi nelle denunce contro una politica economica del Governo che, a loro parere, favoriva i porti del Nord, e solo pochi centri del Sud: "La Puglia è Bari, l'Italia Meridionale è Napoli e Bari"<sup>27</sup>, solo per queste due città, lamentavano, era stata varata una serie di interventi efficaci, costringendo gli altri centri a raccogliere le briciole abbandonate sul tavolo delle grandi privilegiate. I vantaggi concessi a Bari, dunque, erano fra le cause principali del mancato sviluppo del porto di Brindisi, come di tutti i porti delle città meridionali.

Le origini della polemica che interessò le classi dirigenti baresi e brindisine e coinvolse l'opinione pubblica locale, vanno ricercate

<sup>26</sup> L. Masella, *La difficile costruzione di un'identità (1880-1980)*, in L. Masella-B. Salvemini (a cura di), *Storia d'Italia: le regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, Torino 1989, p. 396.

<sup>27</sup> BPBr, "La Freccia", 13/10/1951, p. 1.

nella “crisi d’identità” che vivevano le città pugliesi negli anni del II dopoguerra. Dopo il conflitto gli equilibri regionali risultavano sconvolti ed il ruolo trainante del triangolo Bari-Brindisi-Taranto venne meno. I gruppi dirigenti pugliesi si trovarono di fronte ad una fase di depressione “determinata dalla scelta nazionale di privilegiare la ricostruzione dell’apparato industriale settentrionale, notevolmente più consolidato, e di mantenere contemporaneamente, nel Mezzogiorno, il controllo della stabilità sociale, evitando perciò ulteriori frammentazioni delle istanze amministrative di contrattazione e gestione dei flussi di risorse destinate al Mezzogiorno, da indirizzare invece verso una politica di assistenza o, al massimo di sostegno all’attività agricola.”<sup>28</sup> Di fronte a queste scelte risultò quasi irreversibile la crisi dei deboli apparati dell’industria pugliese, alla quale si aggiungeva il declino del commercio verso i paesi dell’altra sponda dell’Adriatico, chiusi agli scambi e ai traffici con l’Occidente.

Brindisi, persa con la fine della guerra la sua funzione bellica, tentò di ricostruire una propria identità legata al recupero delle attività portuali e della vocazione mercantile verso l’Oriente. I suoi interessi si scontrarono però con quelli di Bari che, vivendo una pesante crisi economica aveva bruscamente perso il prestigio ed il peso politico nel suo rapporto con la provincia e con l’intera regione. “L’identità regionale fu offuscata dal rinchiudersi delle singole province all’interno delle loro difficoltà”<sup>29</sup>, nel tentativo di ritagliarsi ciascuna uno spazio proprio in un contesto territoriale che si andava ridisegnando. Lecce lo fece, nell’immediato dopoguerra, attraverso rivendicazioni autonomiste che spingevano per la costituzione della regione autonoma del Salento, con la riagggregazione dell’ex Provincia

<sup>28</sup> Masella, *La difficile costruzione di un’identità (1880-1980)*, cit., p. 396.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

di Terra d'Otranto attorno al suo capoluogo<sup>30</sup>; Brindisi, consapevole della sua collocazione marginale nel sistema economico nazionale e rispetto alle direttrici di traffico internazionale, temendo di rimanere schiacciata da altre realtà urbane, intraprese un'accesa quanto sterile lotta contro Bari.

Nell'incapacità di formulare un piano organico di sviluppo e di operare concretamente per la rinascita della città, la classe politica brindisina non riuscì a far altro se non arroccarsi su una posizione "vittimista" nei confronti di uno Stato, a suo giudizio, cieco di fronte alle esigenze del porto e su un atteggiamento di rivalità e polemica contro un capoluogo di regione accentratore, fonte di tutti i mali, accusato di ostacolare con menzogne e colpi bassi, l'esercizio del naturale diritto di Brindisi alla supremazia commerciale, come se essa potesse essere rivendicata solo per ragioni storiche e non invece per opportunità economiche.

Probabilmente anche le "minacce" provenienti dallo sviluppo di Bari, e la volontà comune, degli enti e dei partiti politici, di ottenere un'azione concorde per la difesa dei legittimi interessi del porto di Brindisi, accelerarono il processo di normalizzazione all'interno del Consorzio del porto. Dopo un anno circa di gestione commissariale, nel novembre del 1953, l'Assemblea del Consorzio del Porto riconfermò alla presidenza, il Comm. Teodoro Titi, ed elesse il Consiglio direttivo composto dall'avv. Lazzaro, sindaco della città, dal dott. Perrino, presidente dell'amministrazione provinciale, dal rag. Poto, presidente della Camera di commercio, dal cav. Corsa, console della compagnia portuale, dal sig. Trizza Vincenzo, sindaco di S.Vito dei Normanni e dall'avv. Petraroli, sindaco di Ostuni.

<sup>30</sup> Il progetto autonomista, sorretto da gruppi dirigenti di diversi schieramenti politici e dall'opinione pubblica leccese fu oggetto di dibattito in seno all'Assemblea Costituente, ma venne respinto per l'opposizione della deputazione democristiana barese. Cfr. M.M. Rizzo, *L'élite politica: dal Municipio al Parlamento*, in Eadem (a cura di), *Storia di Lecce dall'Unità al secondo dopoguerra*, Bari 1992, p. 101; O. Confessore, *Le origini e l'istituzione dell'Università degli studi di Lecce*, Galatina 1990, p. 81.

La ricomposizione dell'organismo coincise con l'approvazione del Parlamento della prima assegnazione di 250 milioni di lire, destinate alla realizzazione delle prime opere. Dopo una lunga lotta si era raggiunta una tappa importante, ma ancora lontani erano i risultati concreti.

Nonostante la ripresa attività del Consorzio, infatti, il porto di Brindisi ancora a metà degli anni Cinquanta, non riusciva a decollare pur mantenendosi tra gli scali più vivaci per movimento passeggeri, in linea con l'ascesa cominciata nei primi anni Cinquanta del Novecento. Il collegamento dello scalo brindisino con la Grecia, la Jugoslavia, la Turchia ed il Medio Oriente, poneva il porto di Brindisi al terzo posto in Italia dopo Genova e Napoli, grazie ad un incremento costante di imbarchi e di sbarchi, che nel 1956 toccarono le 9.000 unità, superando anche il periodo più florido dell'anteguerra, in cui si raggiunse la pur considerevole cifra di 5.000 unità.<sup>31</sup>

All'intenso movimento viaggiatori, non faceva riscontro però, un

<sup>31</sup> Lo scoppio delle tensioni in Medio Oriente, nel canale di Suez, gli avvenimenti internazionali verificatisi in nord Africa nel 1958, provocarono una contrazione dei traffici di passeggeri diretti in quelle zone pur restando alti gli indici relativi al passaggio nel porto brindisino. Sempre costante si mantenne, invece, il considerevole movimento da e per la Grecia, accentuatosi fra il '56 ed il '57 grazie ai numerosi gruppi di minatori ellenici che sbarcavano a Brindisi per raggiungere le miniere del Belgio o di marittimi che rimpatriavano o si recavano nei porti dell'Europa occidentale. I numerosi stranieri che attraversavano lo scalo brindisino, però, non apportavano benefici alle categorie interessate al traffico turistico, trattandosi nella massima parte di viaggiatori di modeste condizioni economiche: "i viaggiatori sostano pochissimo in questa città e talvolta il loro contatto con Brindisi si limita alla Stazione Marittima dove prendono posto sui treni diretti al nord o attraversano il corso principale per raggiungere la stazione centrale, servendosi raramente di taxi o carrozze, facendosi aiutare, invece, dai facchini delle carovane esterne per il trasporto dei bagagli." Archivio di Stato di Brindisi (d'ora innanzi ASBr), Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 84, fasc. 44. Secondo i dati della questura nel 1957 entrarono ed uscirono, complessivamente, dal porto di Brindisi 80.533 viaggiatori, ai quali devono aggiungersi 39.276 persone che toccarono lo scalo in transito. Questi dati confermano il fatto che Brindisi fosse rimasta una città "di passaggio", incapace

adeguato traffico di merci, l'attività portuale in quel settore permaneva limitatissima e si reggeva grazie al costante interessamento delle autorità locali e dei parlamentari della provincia che facevano pressioni sui vari ministeri perchè tenessero in considerazione la situazione drammatica della città. Non esisteva alcuna regolare linea commerciale che facesse scalo a Brindisi, fatta eccezione per gli approdi saltuari delle motonavi della società di navigazione Tirrenia che effettuava il periplo della penisola. Le cause della scarsa attività commerciale erano da ricercarsi in un hinterland quasi privo di industrie e quindi anche di prodotti da commercializzare e nella mancanza di operatori economici in grado di richiamare merci. I generi che venivano sbarcati e imbarcati si limitavano al carbone per le ferrovie, a fosfati, pirite e concimi chimici per la Montecatini<sup>32</sup>, botti vuote e materiale militare.

Le speranze erano tutte riposte sul punto franco e sulla zona industriale in fase di realizzazione<sup>33</sup> in considerazione anche della

di trattenere i turisti americani e tedeschi che durante il periodo estivo, numerosi sceglievano la Grecia come meta delle loro vacanze e affollavano, insieme agli emigranti greci, le banchine del porto. A conferma di ciò sembra utile ricordare i dati relativi al movimento passeggeri dell'aeroporto: nel 1957, anno in cui si registrò un movimento sensibilissimo, mai raggiunto prima, entrarono nel territorio nazionale o lasciarono l'Italia, dall'aereoscalo di Brindisi, 13.076 passeggeri; transitarono con sosta e talvolta con pernottamento 24.753 persone. Lo scalo brindisino era utilizzato dalle società inglesi "Airwork" e "Skyway" che se ne servivano per servizi tecnici nel trasporto di viaggiatori dall'Oriente alla madrepatria, dalla linea ellenica "TAE", sostituita, nell'aprile 1957, dalla "Olimpic Airways" che copriva la tratta Brindisi-Corfù-Atene e viceversa e dalla compagnia nazionale "LAI" che collegava Brindisi-Bari-Roma.

<sup>32</sup> La Montecatini aveva a Brindisi, dal 1936, uno stabilimento per la produzione di solfato di rame.

<sup>33</sup> Il 28 febbraio 1956 si riunì la commissione marittima, presieduta dal democristiano Poto e composta dal Ten. Stea della Capitaneria di porto, da Quarta, assessore al comune di Brindisi, dal dr. Rebuzzi, direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro, dal dott. Arina per il Consorzio del porto, dal prof. Farina, direttore dell'Associazione commercianti e rappresentante dell'Ente del turismo, dal sig. Vercina rappresentante della Compagnia portuale e da alcuni agenti e spedizionieri. Durante la riunione il presidente Poto

crisi dell'industria naval-meccanica, un settore che aveva goduto di una certa fortuna con lo scoppio della prima guerra mondiale quando i pur pochi nuclei di industria meccanica presenti nel capoluogo e i cantieri navali distribuiti attorno al porto, offrivano un'occupazione sicura e redditizia ad un buon numero di operai, addetti soprattutto alla riparazioni delle navi e dei carri merci ferroviari.

In realtà già con la fine del primo conflitto mondiale l'illusione di un'economia cittadina che avesse nell'industria meccanica e cantieristica il settore portante per lo sviluppo della economia brindisina, era venuta a cadere. Anche dopo l'elevazione di

comunicò che era in fase di completamento tutta la zona del punto franco e della banchina carbonifera e si prevedeva l'ultimazione completa dei lavori per il 1957, mentre il direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro rilevò come tutte le ditte appaltatrici delle opere in corso al punto franco avessero assorbito in misura esigua operai brindisini. Buona parte dei lavori erano appaltati a ditte del nord-Italia come la Silva di Trieste alla quale fu affidata la costruzione della passerella mobile per l'accesso a bordo (dalla Stazione Marittima alle navi ormeggiate alla banchina) e la ditta Palma da Pellazomo Milanese che si occupò del mobilio per l'arredamento della Stazione Marittima, alla sola ditta brindisina "Francesco Elia" fu appaltata, invece, la costruzione di strade interne e di accesso alla zona franca. Nel seno di levante erano in fase di avanzata costruzione i lavori relativi alle opere marittime e ferroviarie, alle vie di comunicazione interne, agli acquedotti e fognature. Nel luglio 1956 il Consorzio del porto, superando difficoltà burocratiche, procedette alla consegna provvisoria, in attesa del nullaosta del ministero delle Finanze, del suolo all'AGIP-GAS per la costruzione di uno stabilimento per l'imbottigliamento di gas liquidi (destinati al rifornimento dei mercati della Siria, del Libano, di Israele, dell'Egitto e della Grecia) e alla ditta MEMMO-DEVIL, società a capitale italo-britannico per la costruzione di candele e pezzi di ricambio per automobili collegata con la FIAT. Entrambe le società cominciarono i lavori nel settembre 1956 mentre, data l'ampia divulgazione attuata dagli enti locali ed in particolare dal Consorzio del porto, numerose altre ditte cominciarono ad interessarsi e a presentare domanda di concessione di suolo in punto franco. Nei primi mesi del 1958 vi erano trattative per il Consorzio del porto con la "GRAVER TANK & MANUFACTURING CO. INC", la seconda fabbrica di lamiera e nell'impianto di serbatoi per raffinare i prodotti petroliferi. Un altro contatto era stato preso con la "MONARCH INDUSTRIAL CORPORATION" e la "VENEER AND LUMBER IMPORT & EXPORT", ditta interessata alla spedizione e trasbordo di impellicciature di legno, oltre che con il cotonificio VALZANIA di Torino per l'impianto di uno stabilimento. ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 84, fasc. 44.

Brindisi a nuova provincia, durante il periodo fascista (1 gennaio 1927), l'economia della città e quella della provincia rimase prevalentemente agricola<sup>34</sup>, nonostante i continui e ripetuti tentativi di modificare in senso industriale la sua fisionomia. La prospettiva di installare a Brindisi un articolato complesso industriale sortì risultati negativi, ad eccezione di una disponibilità concessa alla società Montecatini di installare uno stabilimento di perfosfati e la costruzione, nel 1934 dello stabilimento della SACA (Società per Azioni Costruzioni Aereonavi), fondato dall'on. Bono e dagli ingegneri Luigi Acampora e Michele Dell'Olio che riuscì a crescere grazie alle commesse ottenute dall'Aeronautica Militare Italiana, per la riparazione e la revisione degli aerei.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Il settore industriale era concentrato prevalentemente nel capoluogo, dove operavano oltre ad alcune imprese meccaniche come il "Cantiere Meccanico Brindisino", impiantato agli inizi del Novecento e voluto soprattutto dalle compagnie di navigazione per la riparazione delle navi, una fabbrica di cementi della società "Cementi Salentini", una fabbrica di mattonelle di carbone per le Ferrovie dello Stato, una di ghiaccio, una di sapone, varie fabbriche di spirito e di botti lavorate che erano richieste soprattutto all'estero per la qualità e per la precisione del prodotto. Al censimento del 1931, il settore secondario occupava il 22% della popolazione attiva, mentre il restante 17% circa era impiegato nel terziario. La crisi degli anni Trenta, che interessò l'economia di tutto il mondo occidentale, falciò i pochi nuclei industriali presenti a Brindisi: la fabbrica di mattonelle chiuse, quella di cemento non riuscì più ad assorbire manodopera, il cantiere meccanico rischiò l'interruzione della produzione a causa della mancanza di lavoro e di commesse statali che causarono il licenziamento, in un solo trimestre di 114 operai su 175. Pasimeni, *L'identità imposta*, cit., p. 27.

<sup>35</sup> Venne assunto nuovo personale ed ampliati i reparti, nel 1936 venne costruito un nuovo capannone e nel 1938 uno scalo d'alaggio per la riparazione di mezzi navali per conto della Marina Militare. Grazie alle capacità organizzative dell'ing. Dell'Olio, alla serietà e competenza delle maestranze e alla precisione dei lavori eseguiti, le commesse aumentarono, tanto che il numero dei dipendenti ammontò a circa 900 unità, di cui trecento donne addette all'intelaggio, alle macchine utensili e a servizi vari. Nel 1939 venne bandito un concorso per l'assunzione di duecento giovani apprendisti, che dopo la frequenza di un corso professionale vennero immessi nell'organico dell'azienda. Per le vicende sulla SACA vedi G. Catanzaro, *Il quartiere Cappuccini di Brindisi nel contesto storico, sociale, politico, economico e religioso della città con notizie sulla Minuta e zone circostanti*, Brindisi 1997, p. 388.

Lo stabilimento, in quegli anni ebbe un posto di rilievo nel campo delle industrie aeronautiche specializzate ma a Brindisi rimase l'unico esempio. A nulla valsero le richieste avanzate, in pieno conflitto mondiale, dal rappresentante politico brindisino, presidente dell'Ente Autonomo dell'Acquedotto Pugliese, on. Ugo Bono, al sen. Gerolamo Gaslini di installare a Brindisi una delle sue raffinerie, potendo usufruire di collegamenti agevoli con i comuni dell'entroterra e, soprattutto, di un porto che consentiva un approdo sicuro a qualunque piroscampo, anche di grosso tonnellaggio. La prospettiva di creare una zona industriale perseguita da Bono, dal conte Gerardo Dentice di Frasso (vice presidente del consiglio dell'Economia Corporativa), dal comm. Teodoro Titi e da altri noti personaggi legati al mondo economico brindisino, in modo da dare alla città una nuova collocazione nel contesto nazionale ed internazionale, venne rinviata al dopoguerra.<sup>36</sup>

Con la seconda guerra mondiale, l'industria meccanica riprese quota, la SACA venne militarizzata per esclusivi lavori dell'aviazione e della marina. Vennero costruiti due hangar per la riparazioni di idrovolanti ed il personale raggiunse il numero di 1.400 dipendenti. Il settore delle officine meccaniche era dunque, per Brindisi, o per lo meno lo era stato durante l'emergenza bellica, una buona fonte di occupazione ma la caduta della domanda e delle commesse statali portò ad una notevole contrazione della forza lavoro.<sup>37</sup>

Negli anni del secondo dopoguerra, Brindisi, come la maggior parte dei centri del Mezzogiorno<sup>38</sup> traendo i più ampi profitti dal

<sup>36</sup> Pasimeni, *L'identità imposta*, cit., p. 27.

<sup>37</sup> Nel 1943 la SACA e la Rinascente offrivano un posto sicuro rispettivamente a 1.200 e 700 operai dediti alla produzione e riparazione di materiale bellico, nel 1953 i dipendenti scesero a 250 e 80 unità. C. Pasimeni, *Brindisi del dopoguerra. 10 anni di storia politica*, p. 137.

<sup>38</sup> "Se si escludono pochi e debolissimi nuclei industriali (ad esempio Napoli, Taranto, Bari, Catania), l'economia e la società del Sud Italia avevano ancora un carattere spiccatamente agricolo. Le poche attività manifatturiere erano molto spesso legate all'agricoltura oppure erano a carattere artigianale di tipo familiare. Il Sud Italia aveva tutti i caratteri di un'area

settore agricolo, vitivinicolo in particolare, poteva contare quasi esclusivamente su un'industria legata al settore primario (molini, frantoi oleari, stabilimenti vinicoli, distillerie, fabbriche di botti<sup>39</sup>), costretta a limitare la propria attività produttiva a brevi periodi dell'anno e influenzata direttamente, come il settore edile, dalle alterne vicende atmosferiche.

L'incapacità della dirigenza dei pochi impianti ad adeguarsi ai tempi, rimanendo ancorata ai vecchi sistemi ed a mentalità superate

sottosviluppata, con bassa produttività del lavoro, forte disoccupazione, basso reddito pro-capite, condizioni di vita molto disagiate ed un drammatico squilibrio fra risorse e popolazione. Il perno della struttura dell'economia meridionale era ancora l'agricoltura, con la sua estrema diversità culturale, ma, più che altro, con la costante di un settore esasperatamente carico di mano d'opera, con una ricca trama di intermediazione sia sul mercato del lavoro che in quello dei prodotti e di un eccezionale potere a disposizione dei proprietari terrieri". Agli inizi degli anni Cinquanta, inoltre, l'apparato industriale del Sud poteva contare su un numero scarso di addetti e si differenziava da quello del Nord per profonde diversità strutturali. Nel Centro-Nord infatti, oltre il 60% degli addetti, era assorbito da settori rappresentativi di un'industria moderna: metalmeccanico, tessile, chimico ecc. Nel Mezzogiorno invece, prevalevano gli addetti alle industrie alimentari, del legno, del vestiario, dell'edilizia. Tra l'altro le già poche industrie moderne del Sud (soprattutto metalmeccaniche, siderurgiche, raffinerie, cantieri navali) o erano prive di attività intermedie perché "sorte come trapianto forzato di leggi speciali o scopi autarchici", o dipendevano da quelle settentrionali perché loro filiali o perché legate ai loro rifornimenti. La carenza di materie prime e fonti energetiche era particolarmente grave nel Sud e i provvedimenti governativi, come i risarcimenti dei danni di guerra e delle requisizioni degli alleati o la legge del sesto (legge che assegnava un sesto delle commesse degli enti pubblici alle industrie meridionali), non vennero mai applicati o lo furono con ritardo. P. Barucci, *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno. La politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, Bologna 1978, p. 279.

<sup>39</sup> Le industrie connesse con l'agricoltura (frantoi oleari e stabilimenti per l'estrazione di olio d'oliva dalle sanse) continuavano a produrre con ritmo crescente per fronteggiare le maggiori richieste da parte delle ditte settentrionali. Le industrie alimentari (molini e pastifici) versavano in una situazione di disagio a causa della considerevole affluenza di prodotti provenienti dall'Italia settentrionale. Cio' in conseguenza della quasi assoluta mancanza di attrezzatura moderna, per cui gli industriali molitori del Nord trovavano il mercato favorevole per il collocamento delle farine pregiate. ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 81, fasc. 36.

e le scelte del governo durante i primi anni della ricostruzione, non favorirono le industrie brindisine operanti nei rami più forti strutturalmente, meccanico e chimico<sup>40</sup>. Si ricorse spesso ad interventi

<sup>40</sup> Particolarmente dannose furono le conseguenze della svolta deflazionistica avviata nel 1947 da Luigi Einaudi, vicepresidente del consiglio e ministro del bilancio nel quarto governo De Gasperi. La stretta creditizia einaudiana determinò, in sostanza due fenomeni: il rallentamento generale della produzione industriale, che durò fino alla fine del 1948 ed un'accentuazione del processo di concentrazione industriale; i provvedimenti adottati, in sostanza, favorirono le imprese più potenti a scapito di quelle meno forti. Molte imprese, tra cui quelle brindisine, che si trovavano in difficoltà per vari motivi (incapacità di passare dalla produzione di guerra alla produzione di pace, invecchiamento degli impianti e conseguente scarsa competitività sul piano internazionale, povertà del mercato interno, eccesso di lavoratori impiegati) ricevettero un duro colpo, in quanto poche di loro poterono usufruire degli scarsi finanziamenti statali, così alcune società fallirono, altre si fusero con società maggiori. Le scelte del governo influirono largamente su tutto l'apparato industriale pugliese. Caso emblematico quello di Taranto che, una volta persa, con la fine del conflitto, la centralità strategico-militare che aveva fatto dell'arsenale la prima fonte di ricchezza, visse un periodo di grave depressione tanto che i cantieri navali mantenevano il 50% della manodopera in cassa integrazione. La crisi dei principali impianti industriali trascinava con sé il collasso di imprese minori: nel 1951 si registrava la smobilitazione di quaranta aziende piccole e medie, con una disoccupazione pari a 23.000 unità, mentre la domanda interna si contraeva sempre di più, incapace di assorbire prodotti a prezzi non più competitivi. Tentativi ripetuti di riconversione produttiva erano falliti, come quello di trasformare le officine elettromeccaniche pugliesi dipendenti dal gruppo S. Giorgio di Genova in officine per la fabbricazione di macchine per la produzione olearia. Una situazione analoga si registrava a Bari, dove le piccole aziende si dibattevano in difficoltà finanziarie derivanti dalla necessità di adeguare il costo di produzione ai prezzi di mercato. Le industrie saponiere e soprattutto quelle olearie conobbero una drastica riduzione. Le prime si trovavano in forte difficoltà di fronte all'aggressiva concorrenza dei detersivi americani, le seconde crollavano perchè i prezzi degli olii americani, importati in Italia per effetto del piano ERP, risultavano notevolmente più bassi e perchè i grossi industriali dell'olio stabilitesi in Puglia nella prima metà degli anni Trenta (Costa, Gaslini), smobilitavano i loro impianti, trasferendoli in altri paesi. Brindisi non esulava dal contesto di crisi che caratterizzava il settore industriale delle città meridionali, la piccola e media industria cittadina continuava a vivere in uno stato di deplorabile abbandono, nonostante le promesse e gli impegni presi dagli organismi responsabili, causando la miseria di numerose famiglie di operai continuamente sotto minaccia di licenziamenti o decurtazione degli stipendi. Masella, *La difficile costruzione di un'identità (1880-1980)*, cit., p. 383.

per fronteggiare situazioni particolari, magari per tamponare agitazioni in atto, ma mancava un piano puntuale ed efficace.

Neanche gli interventi statali per tentare di risolvere l'arretratezza del Mezzogiorno sortirono gli effetti sperati. Agli inizi degli anni '50 il governo aveva intrapreso importanti iniziative con l'intento di mettere in moto quelle forze autonome del sistema economico meridionale in grado di portarlo ad una più rapida evoluzione sia economica che sociale. Cominciò a farsi strada il concetto della preindustrializzazione, cioè della creazione, attraverso un complesso di investimenti pubblici e di incentivi, di un ambiente economico in cui imprese industriali private potessero trovare stimolo e convenienza a sorgere: nacque così la Cassa per il Mezzogiorno.

La filosofia che presiedeva l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno si fondava sull'ipotesi che l'economia meridionale avesse in primo luogo bisogno di massicci investimenti per il capitale fisso locale, di modo che, una volta realizzate certe infrastrutture, lo sviluppo potesse crescere ad opera delle imprese private, agevolato da misure miranti a ridurre i loro costi di produzione. La prospettiva era, senza dubbio, quella della pre-industrializzazione. Si era altresì convinti che una concentrazione nel tempo degli investimenti pubblici aggiuntivi avrebbe determinato quel big push capace di modificare radicalmente l'ambiente sociale in modo da trasformarlo da agricolo in industriale. Mettendo inoltre a disposizione della economia meridionale un volume relativamente elevato di mezzi di pagamento, si sperava che le nuove imprese potessero contare, prima di tutto, su una domanda locale in via di espansione in modo da poter mettere in atto un meccanismo capace di autogenerarsi.<sup>41</sup>

La politica di creazione di infrastrutture, di cui il Mezzogiorno aveva un indubbio, enorme bisogno, sarebbe avvenuta, a scapito di un intervento diretto a favore dell'industrializzazione.

<sup>41</sup> Barucci, *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno. La politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, cit., p. 343.

Il piano andava nella direzione ampiamente sostenuta dal mondo imprenditoriale settentrionale e dal presidente della Confindustria Costa, favorevole ad un intervento che creasse “condizioni d’ambiente”, una pre-industrializzazione, indispensabile premessa per un successivo sviluppo industriale che avrebbe attirato il capitale privato.<sup>42</sup>

Nonostante le aspirazioni industriali, dunque Brindisi rimaneva una città ad economia prettamente agricola, sebbene la speranza di una Brindisi industriale non avrebbe mai abbandonato, fino alla sua realizzazione, il ceto dirigente e gran parte dell’opinione pubblica convinta che il settore secondario fosse l’unico a poter risolvere definitivamente i problemi cittadini.

Per Brindisi, sin dai tempi antichi era stata invece la coltivazione della vite la fonte primaria di ricchezza<sup>43</sup>; in epoca moderna, a partire dagli anni ‘70 dell’ ‘800, la produzione di uva costituì

<sup>42</sup> “Lo sviluppo delle regioni meridionali, sosteneva Costa, è legato essenzialmente alla modernizzazione della sua agricoltura senza intaccare, però, i rapporti sociali esistenti e alla creazione delle infrastrutture, condizioni che avrebbero consentito al Mezzogiorno agricolo di avviarsi gradualmente e senza forzature dei meccanismi di mercato, verso l’ industrializzazione [...]. L’ intervento dello stato porrebbe in condizioni vantaggiose artificiali le industrie pubbliche a danno di quelle private che invece vivono secondo le regole del mercato [...] e deve essere circoscritto perciò alla realizzazione di quel sistema di infrastrutture atte a favorire l’ iniziativa imprenditoriale”. Egli temeva che l’ intervento dall’ alto, a favore delle industrie meridionali e gli incentivi creditizi e fiscali avrebbero creato una distorsione nello sviluppo e soprattutto non avrebbero permesso la formazione di quello spirito imprenditoriale basato sostanzialmente sul rischio. Le componenti di ordine più generale sottostanti a questi timori erano fondamentalmente due: da un lato la volontà di mantenere intatte le condizioni favorevoli allo sviluppo dell’ Italia economicamente più avanzata; dall’ altro, la determinazione di voler far funzionare le leggi di un mercato sul quale si mostrava di credere ciecamente. A.L. Denitto, *Confindustria e Mezzogiorno 1950-1958*, Galatina 2001, pp. 15-19.

<sup>43</sup> La coltura si mantenne viva nei secoli e nella seconda metà dell’ ‘800 fu oggetto di profonde migliorie in conseguenza dell’ aumento della produzione italiana e brindisina in particolare, avvantaggiate dalla diffusione, nelle campagne francesi, della fillossera, un insetto distruttivo per i vigneti che provocò una radicale contrazione della produzione in territorio francese. A Brindisi la coltivazione di uva divenne una frenesia; lo squallore

l'agiatazza di tutta la provincia e quando, un cinquantennio più tardi, alla conclusione del primo conflitto mondiale, la città si trovò a dover risolvere gravi difficoltà economiche, ancora una volta la ricostruzione del vigneto apparve lo strumento idoneo per superare la crisi. Una crisi che si ripropose alla fine del secondo conflitto mondiale interessando non solo la provincia di Brindisi ma tutta la zona ionico-salentina.

I problemi da risolvere perché la preziosa risorsa della coltura della vite potesse continuare a fare la ricchezza della provincia erano molteplici, primo fra tutti la spietata concorrenza dei grossi commercianti ed industriali del nord ai quali i produttori locali non riuscivano a tener testa e poi l'abitudine di alcuni speculatori di adulterare i vini con l'aggiunta di saccarosio e di sciroppi di frutta per aumentare il grado alcolico del vino stesso. Un'attività illegale

delle campagne scomparve lasciando il posto ad ampie estensioni di territorio, parte del quale malarico, trasformate in vigneto. Ciò portò ad una profonda trasformazione delle strutture agrarie, alla frantumazione del latifondo e l'impianto di struttura agraria di piccola e media proprietà. Molti furono gli imprenditori del Nord Italia e stranieri che decisero di investire nel brindisino, spinti dalla presenza di infrastrutture (il porto e la nuova linea ferroviaria), dalla bonifica delle paludi della costa salentina e da una manodopera a buon mercato e non ancora sindacalizzata. Alla crescita di produttività corrispondeva la capacità degli agricoltori e dei commercianti di accreditare i vini locali all'estero, approfittando della carenza del prodotto francese e traendo enormi vantaggi dall'apertura del canale di Suez, inaugurato nel 1869, e dalla creazione della Valigia delle Indie di cui Brindisi era scalo. La ricca produzione vinicola contribuì alla prosperità della città che in quel periodo godeva di una florida situazione economica e si preparava, con la costruzione della prima stazione ferroviaria, nel 1865, a diventare una città moderna. Sembrava quasi che Brindisi in quegli anni avesse posto solidi prerequisiti per affermare la propria vocazione agricola. L'aumento del reddito agrario però non portò ad una maggiorazione del capitale investito in trasformazioni e miglioramenti agrari o in attività industriali ma in parte questo reddito agrario rifluì nell'edilizia, in parte i capitali emigrarono nel nord per acquistare concimi e macchine a prezzi industriali che erano il frutto della protezione doganale. A ciò si aggiunse il trattato commerciale che apriva il mercato italiano ai vini spagnoli (in cambio dell'esportazione in Spagna di macchine italiane dell'industria nascente), provocando un calo del prezzo del vino e la crisi del settore. ADCBr, delibera del Consiglio, 26/9/1957.

che danneggiava fortemente i produttori brindisini, il cui prodotto, vista l'alta gradazione che lo caratterizzava, veniva venduto in grandi quantitativi a vinificatori dell'Italia settentrionale che lo usavano come vino da taglio, lo mescolavano, cioè, a vini di qualità scadente rendendoli accettabili.

Una pratica che rendeva concreto il rischio di una notevole contrazione nella richiesta di forniture verso le zone di normale approvvigionamento e di un immediato fallimento delle aziende industriali e commerciali di vino all'ingrosso, economicamente meno forti. Per l'economia agricola brindisina, che si reggeva sul settore vitivinicolo sarebbe stato un disastro; una rovina sicura per i piccoli produttori che rappresentavano oltre l'80% dei coltivatori di vigneti, nonché per la numerosa classe bracciantile che inevitabilmente sarebbe stata trascinata alla disoccupazione permanente. Ciò avrebbe costretto, inoltre, il contadino a tentare altre colture più redditizie o, al fine di ridurre le spese, a trascurare la coltivazione razionale.

Per cercare una soluzione valida al problema e per rendere più efficace ed energica la protesta contro le promesse vaghe del governo, le categorie interessate cercarono di far fronte comune, sebbene i risultati non furono sempre positivi visto che i problemi maggiori erano la conseguenza di un sistema di produzione arretrato e la mancanza di tecnici specializzati. La proposta di istituire a Brindisi una scuola enologia per la formazione di figure professionali che potessero, attraverso conoscenze approfondite, mantenere e soprattutto migliorare la produzione vinicola della provincia, cadde nel vuoto, lasciando la situazione in mano ad imprenditori che avevano dimostrato l'incapacità di sfruttare appieno la grande risorsa vinicola.<sup>44</sup>

<sup>44</sup> L'unico provvedimento in questa direzione fu l'adesione del Consiglio comunale di Brindisi al Consorzio Universitario Salentino, nella speranza che fossero istituite facoltà nei settori tecnici, industriale ed agricolo rispondenti alle esigenze di progresso economico e civile del Salento. Cfr. Confessore, *Le origini e l'istituzione dell'Università degli studi di Lecce*, cit., p. 116.

Fra alti e bassi la coltivazione della vite continuò ad attirare gli investimenti dei coltivatori brindisini. Per la natura del terreno e per l'andamento climatico essa era infatti la coltivazione più idonea all'ambiente agronomico della provincia, quella che lì come altrove, nel giro di pochi anni dal suo impianto dava una discreta e quasi sempre sicura produzione, salvo che per conseguenze di danni per fenomeni atmosferici, calamità climatiche o attacchi parassitari.

La crisi che interessò il settore vitivinicolo in tutta Italia, nel Salento raggiunse il suo culmine nel settembre del 1957 e sfociò nei tumulti di S. Donaci, durante i quali persero la vita, sotto il fuoco della forza dell'ordine, tre contadini.

Nella metà degli anni Cinquanta, inoltre, la vita dei lavoratori brindisini fu ulteriormente sconvolta dalla crisi di Suez<sup>45</sup> che ebbe gravi ripercussioni sui traffici marittimi con notevoli conseguenze economiche per la città.

Per Brindisi il periodo di maggiori tensioni portò alla chiusura della fabbrica di botti Di Giulio, con la sospensione dal lavoro dei venti dipendenti e difficoltà soprattutto nel settore marittimo. Alcune agenzie cancellarono le linee per l'Egitto ed Israele, altre continuarono a raggiungere i porti di Limassol, Hayfa e Larnaca ma le loro navi potevano sbarcare solo cittadini greci ed egiziani, con il divieto di avere a bordo, anche solo in transito, passeggeri inglesi, francesi ed

<sup>45</sup> Nel 1952, in Egitto, Gamal Abdel Nasser aveva rovesciato il governo monarchico e inefficiente appoggiato dagli inglesi e si era impadronito del potere. Dopo aver nazionalizzato le banche, le industrie e dato il via alla riforma agraria, Nasser sfidò Francia ed Inghilterra procedendo alla nazionalizzazione della Compagnia del Canale di Suez di cui i due stati europei erano azionisti. Nell'ottobre del 1956, Israele, d'intesa con i governi di Londra e Parigi, attaccò l'Egitto e lo sconfisse penetrando nella penisola del Sinai, mentre truppe francesi ed inglesi occupavano la zona del canale. L'intervento dell'O.N.U., il minaccioso monito sovietico ed il mancato appoggio statunitense misero fine al conflitto che si concluse con il ritiro di inglesi, francesi e israeliani dai territori egiziani.

israeliani. Le società di navigazione, a causa dell'aumentato premio di assicurazione per i rischi di guerra, applicarono un sovrapprezzo del 25% sui biglietti di viaggio per l'Egitto e la Palestina che, insieme alla paura di viaggiare in quelle zone, provocò una diminuzione del numero di passeggeri.<sup>46</sup>

Una volta scongiurato il pericolo del conflitto, il traffico dei passeggeri riprese tanto che nel 1956 si registrò, complessivamente, il transito, nel porto di Brindisi, di 90.000 viaggiatori, 1.000 in più rispetto all'anno precedente.

Il 1956 non fu un anno propizio per Brindisi: solo un mese dopo gli avvenimenti di Suez, il 19 novembre, la città fu colpita da un violento nubifragio che provocò danni rilevanti, soprattutto alle abitazioni di S. Pietro degli Schiavoni, abitate dai cittadini più poveri.

L'inclemenza del tempo aveva mostrato la sua forza disastrosa già all'inizio dell'anno quando un'inaspettata quanto dannosa nevicata trovò impreparate le regioni meridionali, provocando gravi ripercussioni soprattutto nel settore agricolo. Nelle campagne brindisine tutti i lavori stagionali furono sospesi a causa delle pessime condizioni atmosferiche che aggravavano le già precarie, misere condizioni dei braccianti agricoli. La caduta della neve aveva danneggiato fortemente olivi, mandorli, ortaggi e leguminose e le abbondanti piogge resero impraticabili le campagne. Le popolazioni agricole avevano già risentito dello sfavorevole raccolto delle uve, a causa delle brinate e della diffusione della peronospera. Successivamente la mosca olearia aveva falciato il raccolto delle olive, su cui erano state riposte le speranze dei contadini dopo il fallimento di quello viticolo. Il danno conseguente non colpì soltanto i produttori o i loro mezzadri o coloni ma anche e soprattutto la popolazione meno abbiente che vide improvvisamente aumentare il prezzo dei beni di prima necessità.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 83, fasc. 43.

<sup>47</sup> ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 82, fasc. 41.

Mentre nel Nord Italia cominciavano a prender corpo le premesse che avrebbero portato al boom economico, nel Mezzogiorno la situazione di crisi permaneva.

Se nel Nord si era registrato un incremento del 4% del reddito nazionale (inferiore al 5% presupposto e previsto dallo schema Vanoni<sup>48</sup>), il reddito nel Mezzogiorno e nelle isole fra il 1955 e il 1956 era diminuito con gravi conseguenze per l'occupazione e gli squilibri regionali. Tra le 92 province italiane Brindisi era tra le 44 che avevano un indice di reddito sensibilmente inferiore a quello nazionale, precisamente era la sest'ultima provincia d'Italia, seguita da Taranto, Matera, Lecce, Enna e Foggia.<sup>49</sup>

Era chiaro che l'azione riformista intrapresa dai vari governi centristi a partire dal 1950 e il piano Vanoni non avevano risolto i problemi del Mezzogiorno e avevano avuto una scarsissima influenza sulla disoccupazione e sulla miseria nelle zone tradizionalmente arretrate, lasciando irrisolto lo squilibrio nord-sud.

Nel corso dell'attività della Cassa del Mezzogiorno erano venuti a galla i limiti dell'impostazione che era stata data alla politica

<sup>48</sup> Il Piano Vanoni, denominato ufficialmente "Piano decennale di sviluppo dell'occupazione e del reddito" fu presentato e sostenuto dal Ministro del Bilancio democristiano Ezio Vanoni, appoggiato dall'ala sinistra del suo partito e degli altri partiti di sinistra ed approvato nel 1955. Il piano si prefiggeva sei obiettivi principali: 1) un incremento degli investimenti annui fino a raggiungere il 25% del prodotto lordo nazionale; 2) un aumento del reddito lordo nazionale al tasso medio annuo del 5%; 3) un moderato aumento dei consumi, ma non tale da privare l'economia dell'aumento del risparmio necessario per gli investimenti; 4) una bilancia dei pagamenti internazionali dell'Italia che mantenesse adeguate riserve di valuta estera ed una ragionevole stabilità dei prezzi; 5) eliminazione in dieci anni della disoccupazione strutturale; 6) una riduzione delle notevoli disparità nei livelli del reddito tra Nord e Sud, tra industria ed agricoltura, tra classi agiate e disagiate. N. Kogan, *L'Italia del dopoguerra*, Bari 1974, p. 117.

<sup>49</sup> Nel 1955 il reddito medio individuale annuo di un abitante della provincia di Brindisi variava dalle 83.000 lire alle 76.000, lontano dal reddito medio nazionale (£ 202.386), lontanissimo da quello di Milano (£ 450.009) o di Torino (£ 356.823). Cfr. BPBr, *Relazione della Giunta sul programma nel quadriennio del Consiglio Provinciale, giugno 1956-maggio 1960*, p. 6.

meridionalista del governo e, insieme, si andavano chiarendo gli obiettivi che era necessario proporre per affrontare in modo adeguato il problema.

Solo dopo pochi anni dalla nascita della Cassa maturò l'idea che l'azione dell'Ente, così come era stata pensata, non avrebbe potuto colmare il divario di reddito o di consumo pro-capite tra nord e sud, nè risolvere il problema della disoccupazione.

Nel convegno di Napoli del 1953 era stata definita una nuova politica per il Mezzogiorno che prevedeva il passaggio dalla fase della preindustrializzazione a quella dell'industrializzazione. In quegli anni inoltre, si andava accentuando l'interesse dei maggiori complessi monopolistici privati verso il Mezzogiorno e si cominciava a delineare il disegno di concentrare l'azione concorde del grande capitale privato e dello Stato in particolari zone suscettibili di più rapida trasformazione (i cosiddetti poli di sviluppo).

Un'ulteriore spinta al cambio di rotta fu data dalle forti preoccupazioni, presenti soprattutto fra i meridionalisti, circa le conseguenze sullo sviluppo industriale nelle regioni meridionali, della nascita del Mercato Comune Europeo, sancito dal trattato di Roma del 25 marzo 1957.

Già in netto svantaggio per produttività e competitività rispetto a quella del nord, l'industria meridionale avrebbe incontrato maggiori difficoltà a misurarsi con le più ricche regioni europee. Si paventava, inoltre, il rischio di una riduzione degli investimenti industriali nel Mezzogiorno, per far fronte alle esigenze di preparazione e di consolidamento delle aree industrializzate del paese di fronte alla difficile prova della competizione europea. Prevalsero perciò, in seno al Comitato e nei principali dirigenti delle associazioni industriali meridionali, le richieste di un intervento pubblico, che potesse correggere tali squilibri, e venne avanzata l'esigenza primaria di indirizzare gli incentivi previsti dalla nuova legge sul Mezzogiorno per rafforzare le industrie meridionali nel periodo preparatorio

al Mec. Gli imprenditori meridionali parlarono della necessità di correttivi generali per l'economia italiana, in tema di legislazione fiscale e di politica sociale, e di correttivi specifici per stimolare il tasso di sviluppo dell'industria meridionale.

Dopo un lungo iter legislativo e dopo un intenso periodo di discussioni, scontri e mediazioni politiche, venne approvato nel luglio 1957 la seconda legge quadro sul Mezzogiorno. La Cassa venne prorogata fino al 1965, il suo fondo di dotazione venne aumentato, raggiungendo un totale di 2.040 miliardi. In materia di incentivi creditizi vennero varate misure per rendere più incisivo il credito agevolato, venne introdotto il contributo a fondo perduto agli investimenti in opere murarie e in macchinari per l'impianto di piccole e medie industrie. Per gli incentivi fiscali furono previste agevolazioni per le tasse di registro e ipotecarie, l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sulla metà degli utili reinvestiti in attività produttive nelle regioni meridionali. Le novità introdotte dalla legge riguardarono le misure per potenziare ed incentivare le attività industriali mediante l'obbligo per le imprese a partecipazione statale di collocare nelle regioni meridionali il 60% dei loro investimenti in nuovi impianti e non meno del 40% di quelli complessivi e mediante la costituzione di aree e nuclei di sviluppo industriale.<sup>50</sup>

La nuova politica per il Mezzogiorno facilitò la formazione di nuove aree di sviluppo industriale come il polo pugliese, con il siderurgico di Taranto e il petrolchimico di Brindisi, quello sardo, con gli stabilimenti chimici, petrolchimici, di lavorazione della carta nella zona di Cagliari, Sassari e Porto Torres, quello petrolchimico in Sicilia.

La speranza era quella di stimolare attorno ai grandi impianti lo sviluppo dell'indotto, di una serie di piccole e medie industrie che radicassero l'economia industriale e incoraggiassero la diffusione di

<sup>50</sup> Per le modifiche apportate dalla legge 29 luglio 1957 n.634 cfr. Denitto, *Confindustria e Mezzogiorno 1950-1958*, cit., p. 180.

una mentalità imprenditoriale nelle aree meridionali. Troppo spesso, però, i grandi impianti rimasero “cattedrali nel deserto” e i tentativi di creare una rete di piccole industrie e di stimolare iniziative economiche tra la borghesia locale fallirono.

Gli anni Cinquanta dunque costituirono il momento più tumultuoso della crisi della società meridionale, la quale “avvertì l’eccezionalità della occasione storica che gli si offriva per rompere definitivamente la secolare condizione di sottosviluppo. Ma proprio per questa consapevolezza, resa ancora più palpitante dalla propaganda politica, che le azioni e reazioni comportamentali, dominate anche dalla urgenza di guadagnare il tempo perduto, risultano quasi sempre sproporzionate e raramente efficaci, mai coordinate in un disegno globale di ristrutturazione della società.”<sup>51</sup>

Brindisi, animata dall’aspirazione di appropriarsi di un ruolo che le restituisse la posizione di prestigio nel contesto nazionale, persa da decenni, spinta dalla necessità di uscire da una crisi economica, causa prima dell’alto tasso di disoccupazione della città, non si oppose ad un modello di sviluppo che solo anni dopo venne riconosciuto come estraneo al contesto in cui fu impiantato. Alla fine degli anni Cinquanta però quel modello sembrava a molti l’unico possibile per risollevare le sorti della città.

Si legge in un articolo di Aymoino e Lenci del 1958, anno in cui convenzionalmente si fa partire il boom economico che portò l’Italia a diventare una fra le più grandi potenze economiche dell’Europa:

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.

<sup>51</sup> F. Laudisa, *Puglia California del Sud?*, Lecce 1982, p. 41.

Centro di produzione agricola e porto commerciale e militare, Brindisi ha vissuto sempre delle due 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 sociali stagnanti e semifeudali.<sup>52</sup>

Data la critica situazione sia dell'agricoltura che dei pochi nuclei di industria locale e visti i dati sull'occupazione che volevano in provincia la presenza di circa 15.000 disoccupati ed altrettanti sottoccupati, è facile capire quante speranze suscitò la notizia dell'impianto di un grande complesso industriale in città, annunciata dal presidente della Montecatini Carlo Faina, alla fine del 1958<sup>53</sup>. L'8 marzo dell'anno successivo si pose la prima pietra dello stabilimento, che si disse, rappresentava la realizzazione più ambiziosa di tutta la storia dell'industria chimica italiana.<sup>54</sup> Nel luglio del 1960, Carlo Faina durante un'assemblea generale dei soci, parlò con accenti di autentica passione della colossale impresa in cui la società si era imbarcata, un'impresa che doveva segnare il ritorno agli antichi fasti attraverso la costruzione del più moderno stabilimento petrolchimico

<sup>52</sup> C. Aymoio - S. Lenci, *Brindisi*, in "Casabella" n. 222, 1958, p.22.

<sup>53</sup> Prima dell'accordo con la Montecatini, c'erano stati contatti del presidente del consorzio del porto Comm. Teodoro Titi prima con il presidente della Fiat Vittorio Valletta, poi con i dirigenti della Finsider per la costruzione di un impianto siderurgico a Brindisi a dimostrazione del desiderio di far nascere nel Capoluogo la grande industria. ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 132.

<sup>54</sup> Scalfari-Turani, *Razza padrona*, cit., p. 79

che mai fosse sorto in Italia, uno dei più importanti in Europa:

Il nostro stabilimento di Brindisi verrà alimentato con olii grezzi, dei quali ci stiamo assicurando per parecchi anni la tranquilla disponibilità...Gli oli grezzi giungeranno a Brindisi, attraccando le petroliere al molo appositamente da noi costruito, nel porto esterno della città. Si avranno quindi possibilità di importazione per parecchi milioni di barili all'anno, riducendo al minimo i costi di trasporto. Gli stessi oli grezzi saranno immagazzinati in un grandioso parco di serbatoi i quali -congiuntamente a quelli destinati allo stoccaggio degli idrocarburi- raggiungeranno la capacità cospicua di 300 mila metri cubi. Il grandioso ciclo di Brindisi è stato coordinato con quello già esistente a Ferrara, in modo da assicurare anche l'alimentazione di quest'ultimo e conseguire, raggiunto il regime normale l'integrale trasformazione di tutto il grezzo sia in prodotti chimici, sia in energia elettrica o termica, necessaria ai processi produttivi.

Così continuò, rovesciando sull'assemblea una serie impressionante di cifre che davano l'idea della grandezza dell'impianto:

La rete stradale principale dello stabilimento di Brindisi avrà uno sviluppo di 40 Km. La principale rete ferroviaria sarà lunga 15 chilometri. Il principale collettore di scolo, avente un diametro di ben quattro metri, sarà lungo 15 Km. La centrale elettrica dello stabilimento avrà una potenza installata di 130 mila chilowatt e il consumo di energia, per le lavorazioni, sarà di 800 milioni di chilowatt all'anno. La rete di tubazioni dei prodotti petroliferi e chimici, liquidi e gassosi, avrà una lunghezza complessiva di 120 Km. Nelle apparecchiature e nelle opere edili saranno impiegate 80 mila tonnellate di acciaio e 300 mila metri cubi di calcestruzzo.

E concluse affermando:

La messa in marcia dello stabilimento è prevista per la fine del 1961, essendo stata posta la prima pietra l'8 marzo 1959: queste sole date documentano eloquentemente il ritmo serrato, che fu sinora seguito in questa imponente costruzione.<sup>55</sup>

Nei discorsi che accompagnarono la nascita dello stabilimento di Brindisi non c'è traccia dei rischi che la società stava per assumersi. In quel momento lo staff della Montecatini identificava Brindisi con il proprio destino e pensava di poter rovesciare una situazione che negli ultimi tempi aveva vacillato sotto i colpi dell'Eni (con gli impianti di Ravenna e Gela), e quelli dell'Edison (con gli impianti di Porto Marghera, Mantova e Priolo), che aveva cercato proprio nella chimica nuovi sbocchi produttivi in vista della nazionalizzazione dell'energia elettrica. La nuova unità produttiva di Brindisi aveva il compito di ingigantire la dimensione produttiva della Montecatini, togliendo alle concorrenti ogni possibilità di rivincita.<sup>56</sup>

Brindisi offriva una serie di favorevoli condizioni sia di natura fisico-morfologiche che socio-politiche, oltre alle agevolazioni creditizie e finanziarie comuni a tutte le città del Sud.

In primo luogo la città era posta lungo la "rotta del petrolio", inoltre, giocavano a suo favore, e ne determinarono la scelta come polo chimico: il grande porto naturale con possibilità di attracco per petroliere; vaste zone pianeggianti prospicienti l'area industriale, dove si potevano convogliare i traffici e dove era più facile la possibilità di approvvigionamento delle materie prime; infrastrutture quale lo scalo aeroportuale (con la possibilità di crearne altre per sfruttare nuove correnti di traffico); un ambiente socio-politico favorevole

<sup>55</sup> Ivi, p. 80.

<sup>56</sup> In realtà, scrivono Scalfari e Turani, Faina montò a Brindisi "un cocktail esplosivo che nel giro di cinque anni avrebbe portato la Montecatini alle soglie del disastro più completo", che costrinse i dirigenti ad arrendersi alla fusione con l'Edison: un colosso di argilla come lo definiscono i due autori.

ed una manodopera scarsamente sindacalizzata e politicizzata. Di contro si lamentava la carenza di alloggi e di servizi, oltre che di tutto quel complesso di fattori tecnico-impresariali e di formazione professionale<sup>57</sup>, che avrebbe dovuto essere di competenza del Consorzio e degli enti locali.

Il new deal brindisino cominciò una ventosa giornata del mese di agosto del 1958: i pastori che guardavano le pecore al pascolo notarono con curiosità un gruppo di persone che si aggirava nella zona armati di teodolite, goniometri e pertiche...poi arrivò un esercito di scavatrici, gru semoventi, autocarri...i gabbiani e le pecore dovettero emigrare...nello spazio di due anni, dove si estendevano pascoli e campi di carciofi, sorse su un'area di 700 ha, un colossale intreccio di tubi, colonne, serbatoi ed edifici industriali: lo stabilimento petrolchimico Montecatini.<sup>58</sup>

<sup>57</sup> La scarsità di industrie a pieno ciclo annuale e cicli lavorativi estremamente brevi in altre, connesse con l'agricoltura, avevano reso stagnante l'economia della provincia, dove l'analfabetismo permaneva in percentuali notevoli (intorno al 18%) e limitato era il numero di elementi che avessero compiuto l'obbligo scolastico e in possesso di una licenza di una scuola di avviamento o media (14%). Dall'analisi del numero degli studenti distribuiti nelle varie scuole nel capoluogo era palese la scarsa prevalenza verso le carriere industriali. Tenendo conto dell'ambiente industriale che sarebbe stato creato e delle sue caratteristiche di modernità e della pericolosità di un impianto chimico, scarso se non nullo sarebbe stato l'impiego di maestranze non qualificate. Per questo i dirigenti della Montecatini avevano previsto il trasferimento da altri stabilimenti già avviati solo degli elementi tecnici indispensabili e specializzati per creare punti di forza, al fine di coordinare e dirigere l'azione di elementi che pur non avendo ancora raggiunto alti livelli di qualificazione, fossero educati, orientati e addestrati in sede pre-lavorativa. Nell'addestramento pre-lavorativo non si sarebbero apprese solo le tecniche e le tecnologie di un mestiere ma i ritmi del nuovo lavoro e come vivere nella squadra per uniformare la propria condotta a quella degli altri partecipando successivamente alla vita della comunità aziendale. ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XIII, b. 132, fasc. 54.

<sup>58</sup> L. Maci, *Brindisi: urto di due mondi*, Brindisi 1967, p. 84.

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 derelitto Sud e garantire alle generazioni successive una vita migliore di quella vissuta dai loro padri.

Era convinzione di chi formulò la politica dei poli che la Montecatini a Brindisi, come gli impianti chimici di Gela o quello siderurgico di Taranto avrebbe svolto il ruolo di centro di agglomerazione, capace di creare nelle regioni meridionali quella molteplicità di piccole industrie che avrebbero assorbito consistenti aliquote di lavoro, come quel sasso che, secondo la nota immagine del Presidente del Consiglio Segni, gettato in uno stagno avrebbe provocato l'estendersi di cerchi, cerchi di benessere che avrebbero raggiunto tutto il Mezzogiorno.

Date le generali condizioni di dissesto socio-economico, oltre che culturale, questa visione dei mutamenti in atto o del new deal, come qualcuno lo definì, si impose praticamente incontrastata nella società e nella classe politica brindisine, che mostrarono di far propria la tesi contenuta nella legge sull'intervento straordinario del Mezzogiorno, secondo cui lo sviluppo delle regioni meridionali era funzionale o si identificava con quello dei grandi impianti di base.

Per la grandiosa cerimonia della posa della prima pietra, sorvolata da rombanti squadriglie dell'aeronautica militare, furono organizzati autobus gratuiti per condurre la folla nel luogo dove aspettavano di parlare uomini politici e non, fautori di quel grandioso avvenimento che avrebbe condizionato la storia di Brindisi negli anni futuri. C'era il Governo, rappresentato da Segni, c'era la Chiesa con il Vescovo benedicente la nuova sorgente di vita e i dirigenti della società, i ministri, i sottosegretari ed i parlamentari. La D.C apparve mobilitata in tutti i quadri per la riuscita di un progetto a cui dal 1948 si erano dedicati i suoi principali esponenti, primo fra tutti l'on. Caiati, presentato all'opinione pubblica come il principale artefice dell'accordo con la grande società nazionale, il promotore dell'iniziativa.

Subito dopo la cerimonia della prima pietra dello stabilimento il M.S.I. pubblicò un manifesto in cui si rendeva nota l'interdipendenza tra l'appoggio dello stesso M.S.I. al governo Segni e l'impianto dello stabilimento, attribuendo dunque ai suoi dirigenti il merito di aver portato a Brindisi la grande industria. Altri manifesti seguirono sia da parte della D.C. che del M.S.I. per precisare il peso dell'uno e dell'altro partito alla realizzazione dell'impianto, in un momento in cui ci si avvicinava alle elezioni amministrative.<sup>59</sup>

Alcune riserve all'impianto erano presentate dai comunisti, contrari alla politica dei monopoli, che agivano in funzione del massimo profitto e del predominio economico-politico e a cui si era rivolto il governo Segni per superare la difficile congiuntura economica. Pur apprezzando i numerosi posti di lavoro che l'impianto, risultato delle pressioni delle popolazioni meridionali alle classi dirigenti del Governo, avrebbe assorbito nel giro di pochi anni, i comunisti ponevano dei dubbi sulla teoria del sasso, sostituendola con quella della goccia d'acqua che si perde nel mare della disoccupazione e non riesce a dare lavoro nemmeno ad una piccola parte dei disoccupati brindisini. Il problema della disoccupazione non sarebbe stato risolto se la Montecatini fosse rimasto l'unica realtà attiva nel settore secondario. E intanto era indispensabile, aspettando il miraggio della grande industria, intervenire per il risanamento dei piccoli e medi impianti locali a vantaggio dei tanti lavoratori rimasti senza un posto di lavoro. La linea politica dei comunisti di fronte al complesso industriale era chiara:

La politica dei comunisti deve essere rivolta a far fallire l'indirizzo della Montecatini, la cui politica monopolistica soffoca e frana il processo di industrializzazione e di profondo rinnovamento delle

<sup>59</sup> ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 86, fasc. 47.

strutture del brindisino, lo riduce al limite delle sue iniziative che resterebbero un' "isola industriale" nel decadimento di Brindisi e provincia mentre solo con la lotta unitaria è possibile far prevalere l'orientamento di sfruttare tutte le possibilità offerte dal complesso petrolchimico per l'impianto di altre fabbriche sussidiarie per la lavorazione della plastica e delle altre materie prime ricavate, per il sorgere di industrie collaterali e per l'impianto di stabilimenti che utilizzano i nostri prodotti agricoli. L'attuazione di un programma organico di industrializzazione comporta anzitutto l'intervento diretto dello Stato, il collegamento all'inderogabile urgenza del rinnovamento economico e sociale nelle campagne, e può trarre nuovi impulsi e possibilità di sviluppo da una politica di intensificazione dei traffici e dei rapporti di amicizia con i popoli del vicino e del lontano Oriente. Il Governo Segni ha palesemente espresso la rinuncia ai compiti dello Stato di intervenire massicciamente nel Mezzogiorno ed ha teorizzato la sottomissione dell'intervento statale agli interessi del capitale monopolistico, tradizionalmente nemico del progresso meridionale. Contro il tradimento delle aspettative delle popolazioni si levi la lotta unitaria dei lavoratori.<sup>60</sup>

Al di là delle analisi economiche e delle riflessioni di carattere politico, l'installazione del petrolchimico stravolse la realtà brindisina, periferica ed arretrata che fino a quel momento aveva cercato, senza trovare, un'identità nell'ammodernamento dell'agricoltura, nello sviluppo dei traffici commerciali, nelle strategie militari dei governi nazionali.

<sup>60</sup> ASBr, Prefettura, Gabinetto, cat. XII, b. 86, fasc. 46. *Linee politiche della federazione comunista brindisina per i congressi locali e provinciali.*

La Montecatini, è un tipico esempio di insediamento voluto non tanto dalla classe dirigente brindisina (una parte consistente di essa era infatti convinta che l'intervento dello Stato sarebbe venuto a sostegno dell'agricoltura, della media e piccola proprietà contadina e della collocazione delle derrate agro-alimentari sui mercati nazionali ed internazionali), quanto da scelte compiute altrove e rispondenti all'avvento della società industriale in Italia e alla logica dell'integrazione del paese nel sistema economico mondiale...La simbiosi, dunque, tra lo sviluppo industriale indotto e l'utilizzazione in funzione subordinata del porto e delle attività produttive dell'entroterra agricolo sembrò essere la via per il rilancio di Brindisi e della sua economia nella divisione internazionale del lavoro, all'indomani del processo di ristrutturazione capitalistica del paese...E' dunque, con l'insediamento della Montecatini che Brindisi assume una vera identità industriale, un'identità imposta perchè decisa in altri contesti e funzionale a progetti sovranazionali e, al tempo stesso, accettata perchè ricercata per oltre cento anni...<sup>61</sup>

Alla stessa conclusione circa l'estraneità dell'industria pesante nel territorio brindisino arrivò il meridionalista Giovanni Russo quando scrisse:

Qualche anno dopo le file dei serbatoi multicolori della Fabbrica crearono un paesaggio che suscitava fantasie di un mondo extraterrestre, apparvero come il tangibile segno del dono divino dell'INDUSTRIA.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Pasimeni, *L'identità imposta*, cit., pp. 14-15.

<sup>62</sup> G. Russo, *Baroni e contadini*, Bari 1979, p. VIII.

Ma in genere, i meridionalisti non sollevarono obiezioni, anzi gridarono al progresso che stava arrivando sull'onda petrolchimica, finalmente anche nel Sud.<sup>63</sup>

Anzi l'industrializzazione (il cui esito fallimentare verrà attribuito ai meridionali accusati di corruzione e di incapacità) era presentata come una scelta meridionalista fondamentale al posto delle aborrute alternative dell'agricoltura e del turismo o dell'artigianato, ma non si tenne conto della serie di contraddizioni conseguenti alla politica dei poli che rese complessivamente più esplosiva la situazione di tutto il sud.

Il territorio meridionale, che prima risultava un'immensa zona relativamente omogenea, con l'unica differenziazione interna tra città e campagna, subì un nuovo processo di squilibrio al suo interno. Si determinò, cioè, all'interno di unità territoriali relativamente ristrette, un complesso processo di divisione del lavoro che produsse un'area marginale attorno ad un'area centrale che polarizzava risorse e forza lavoro. Infatti, pur continuando un forte flusso di emigrazione verso il nord e verso l'estero, la localizzazione del polo determinò una serie di correnti migratorie all'interno del Sud, dalle zone interne sottosviluppate (soprattutto dall'area marginale circostante che costituiva il più diretto bacino di manodopera) al polo di sviluppo industriale, per lo più costiero.

<sup>63</sup> Un'economista inglese, Vera Lutz, aveva affermato, in un saggio uscito nell'ottobre del 1960, che non poteva essere la grande industria la risposta al problema del divario Nord-Sud. La Lutz propendeva per lo sviluppo dell'agricoltura e di piccole e medie imprese e considerava gli stabilimenti come quelli della Montecatini a Brindisi o dell'Italsider a Bari o la raffineria dell'Eni a Gela, il risultato di una politica che scaricava al Sud gli effetti dell'ingombro e dell'inquinamento di impianti che il settentrione non voleva. Il parere della Lutz, che ebbe grande risonanza in Italia, venne messo da parte con la giustificazione che le sue proposte avrebbero richiesto tempi lunghi per il decollo economico e sociale del Sud che, invece, le forze politiche dicevano di voler attuare in tempi brevi. Russo, *Baroni e contadini*, cit., p. IX.

In generale le possibilità occupazionali della grande industria erano largamente insufficienti ai bisogni e alle aspettative della popolazione della zona: gran parte dei posti di lavoro creati erano “a tempo” producevano un definitivo sradicamento della manodopera dalla campagna senza una stabilizzazione di questa. I più importanti fenomeni che il nucleo industriale mise in moto erano: il proliferare di una serie di ditte d'appalto con forte richiamo immigrativo ma con lavoro a tempo; l'espulsione della forza lavoro dall'agricoltura preesistente, dalle piccole industrie ed altre attività entrate in crisi con la stessa installazione del polo; la sostituzione, tramite le correnti immigrative di forza lavoro maschile e giovane, della forza lavoro locale più anziana o femminile nelle attività produttive complessive della zona di sviluppo.

La rottura dell'equilibrio preesistente servì allo sradicamento della manodopera dei settori tradizionali, alla costituzione di un esercito di riserva locale e nazionale, ad ulteriori flussi di manodopera diretti al Nord o in altre zone di sviluppo locali.<sup>64</sup>

A Brindisi all'inizio dei lavori di costruzione degli impianti almeno 10-12.000 lavoratori, fra edili, contadini, disoccupati ed emigrati, quindi scarsamente o affatto specializzati, si riversarono nella zona industriale, vedendo il miraggio di un salario sicuro col posto alla Montecatini. Gli addetti alla costruzione degli impianti, accertati dall'INAIL nel 1962, erano 8.525, ma altre migliaia lavoravano fuori legge. La città attraeva, dunque, una quantità considerevole di operai immigrati dalla provincia e dalla regione, accentuando i suoi cronici problemi legati all'inadeguatezza dei servizi. La carenza di alloggi, da sempre piaga del comune, si ripropose con forza: si calcola una deficienza di 2.000 vani destinata a salire negli anni seguenti.<sup>65</sup>

<sup>64</sup> N. Ginatempo, *La città del Sud*, Milano 1976, pp. 53-4.

<sup>65</sup> Pasimeni, *L'identità imposta*, cit., p. 15.

Le assunzioni alla Montecatini che dovevano essere 8-10.000, stando alle promesse, si fermarono nel 1963 a 3.624, per precipitare nel 1965 a 3.106, a dimostrazione dei problemi legati ad una politica dei poli a carattere monoproduttivo, che introdusse nuovi e maggiori squilibri, unendo alla vecchia dicotomia città polarizzante-campagna marginalizzata quella fra fabbrica e città e legando la città ad un modello produttivo difficile da modificare.