



Il “Motore del porto” di Brindisi

Un progetto per salvarlo

a cura di Domenico Saponaro





Finanziato dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
ai sensi art. 72 del Codice del Terzo settore,
di cui al Decreto legislativo 117/2017 - Annualità 2023.

Tutte le fotografie sono di Domenico Saponaro,
salvo dove espressamente indicata la fonte

Grafica copertina, impaginazione e stampa
Tipografia Minigraf di Brindisi

ISBN 979-12-82146-06-7

Conoscenza e patrimonializzazione dei beni archeoindustriali

Antonio Monte*

L'espressione archeologia industriale⁶, ci fa notare Renato Covino, uno dei pionieri dell'archeologia industriale italiana e autore di una fondamentale dissertazione dal titolo *Stato degli studi sull'archeologia industriale in Italia*⁷, oggi non desta più scandalo, meraviglia, fraintendimenti: tutti l'associano ai siti e ai monumenti industriali, alle aree dismesse della produzione e, in genere, si ammette la valenza patrimoniale di bene culturale di questi ultimi, la necessità di percorrere percorsi non solo conoscitivi, ma anche di conservazione e valorizzazione, trasformando macchine, edifici, infrastrutture in patrimonio culturale riutilizzabile e rifunzionalizzabile anche ad altri scopi.

L'archeologia industriale può essere definita come un metodo di approccio scientifico che utilizza le fonti materiali come risorsa conoscitiva⁸; infatti, Giovanni Luigi Fontana, in un suo basilare saggio su *Archeologia, storia e riuso del patrimonio industriale* afferma che:

L'archeologia industriale è lo studio sistematico delle componenti materiali del patrimonio industriale. Essa le identifica ed ana-

6 Renato Covino, *Un trentennio di archeologia industriale in Italia. Tra innovazione culturale e impegno civile*, in Augusto Ciuffetti e Roberto Parisi (a cura), *L'Archeologia industriale in Italia. Storie e storiografie (1978-2008)*, FrancoAngeli, Milano, 2012, pp. 78 - 97.

7 Kenneth Hudson, *Archeologia industriale*, Edizione italiana accresciuta a cura di Renato Covino, Zanichelli, Bologna, 1981, con appendice di Renato Covino, *Stato degli studi sull'archeologia industriale in Italia*, pp. 235 - 276.

8 Renato Covino, *Lo storico, l'archeologo industriale e il patrimonio*, in «Il Capitale Culturale. Studies on the Value of cultural heritage», III, eum edizioni, Università di Macerata, 2011, pp. 33 - 40.

lizza attraverso la consultazione di documenti, la prospezione sul terreno e la catalogazione delle vestigia al fine di favorirne la conoscenza, la salvaguardia, il restauro conservativo, il riuso e la fruizione. L'archeologia industriale ha innanzitutto il compito di collocare l'oggetto patrimoniale nella scala dei valori storico-culturali e tecnico-scientifici e di fornire le conoscenze specifiche necessarie per gli interventi che si realizzano a seguito della perdita delle funzioni originarie di impianti, prodotti, contenitori. Data la natura dell'oggetto e la complessità delle operazioni richieste, allo svolgimento di questi compiti concorrono molte competenze che, nel convergere con le proprie specifiche metodologie verso questo comune campo di interesse, fanno dell'industrial heritage un eminente terreno di pratica interdisciplinare⁹.

Numerosissime sono le testimonianze presenti in Puglia, reperti materiali legati alle diverse attività svolte nei settori manifatturiero, agroalimentare, estrattivo e alle infrastrutture di servizio e trasporto, che costituiscono un peculiare patrimonio della produzione industriale pugliese e del meridione d'Italia. Dei resti fisici dell'originario sistema di difesa del porto interno di Brindisi per proteggerlo dall'ingresso dei sommergibili nemici, importante e strategica infrastruttura di archeologia industriale marittima del basso Adriatico, rimane - purtroppo - solo il maestoso motore diesel noto come «Motore del porto», un propulsore utilizzato durante il primo conflitto mondiale. Considerato un *unicum* a livello nazionale nel campo dell'industria bellica, rappresenta un'importantissima valenza patrimoniale per le sue peculiarità intrinseche perché possiede in sé dei valori identitari che si identificano con la comunità locale brindisina sempre dedita alle diverse operazioni di mare.

⁹ Giovanni Lugi Fontana, *Archeologia, storia e riuso del patrimonio industriale. Nuovi approcci e competenze*, in Chiara Ronchetta e Marco Trisciuglio (a cura), *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid, Torino, 2008, pp. 9 - 12.



Il motore visto da Sud-Ovest

Fatte queste brevi riflessioni, dopo aver svolto una mirata attività di conoscenza sul bene archeoindustriale in esame, il passaggio successivo è quello di avviare processi di patrimonializzazione dell'eredità industriale¹⁰, mirati alla conservazione, valorizzazione e fruizione del bene, come memoria storico-tecnologica di un peculiare sistema difensivo e identità patrimoniale.

Sono già in corso da qualche anno, vedi il «Sopralluogo conoscitivo» svolto l'8 ottobre 2024 organizzato dalla Sezione di Brindisi di Italia Nostra nell'ambito del Progetto «Minore. Un faro sul Patrimonio culturale», attività mirate alla salvaguardia e conservazione della pregevole testimonianza materiale; un'azione patrimoniale congiunta svolta con diverse realtà culturali e scientifiche del territorio quali: l'Ordine degli Architetti della provincia di Brindisi; l'Ufficio dei Beni Monumentali del Comune di Brindisi; l'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico

10 L. Bergeron, *Industrial heritage tra archeologia industriale e processo di patrimonializzazione*, in Chiara Ronchetta e Marco Trisciunglio (a cura), cit., pp. 6-8; Fontana, cit., pp. 9 - 12; Renato Covino, *Il patrimonio industriale come risorsa: il cotonificio di Forno*, in «La filanda di Forno», Comune di Massa, Società Editrice Apuana, Carrara, 2013, pp. 95 - 98.

Industriale (AIPAI); il CNR - Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale (ISPC) di Lecce; l'Università della Basilicata - Corso di Laurea magistrale in Architettura, con la presenza di studiosi ed esperti locali e nazionali.



Sopralluogo conoscitivo dell'8 ottobre 2024 (foto archivio Italia Nostra APS)

Pertanto, è necessario che il «monumento o sito industriale» (sia esso il contenitore, la macchina o l'infrastruttura) venga riconosciuto sia dalle comunità e istituzioni locali sia dalle autorità statali (preposte alla tutela, MiC - Soprintendenze) che sono opere meritevoli di conservazione, alle quali si possono destinare finanziamenti pubblici per il loro recupero e rifunzionalizzazione, nel pieno rispetto del «monumento-sito» industriale, della sua architettura e, in alcuni casi (come questo in esame), del suo «arredo», come le macchine presenti.

Il «Motore del porto» è una macchina che costituisce un preziosissimo «documento» del patrimonio industriale marittimo dell'Adriatico, pertanto va patrimonializzato.

Spesso accade che le macchine, che rappresentano il “mezzo”¹¹ da cui

¹¹ Gino Papuli, *L'ingegno e il congegno. Archeologia industriale e cultura eclettica*, Edizioni del Grifo, Lecce, 1997.

non prescindere dal processo produttivo in quanto parte inscindibile di un unico disegno concettuale per poi arrivare ad avere un prodotto finito, vengono completamente rimosse dall'interno della fabbrica/stabilimento o - addirittura - in molti casi, vendute «a prezzo di rottame» come ferro vecchio. La loro presenza contribuisce con immediatezza alla comprensione del ciclo produttivo e ci permette di studiare, nella sua completezza, le diverse fasi del processo.

L'ingegnere-tecnologo Gino Papuli, uno dei maggiori promotori e divulgatori della disciplina in Italia, scriveva:

*la macchina - e, più in generale, il mezzo che utilizza un processo per ottenere un prodotto - è la parte vitale dell'opificio, l'elemento chiave del sistema produttivo e, quindi, il cardine dell'archeologia industriale*¹².

Per noi archeologi industriali la presenza di macchine negli opifici è di vitale importanza per lo studio dei cicli produttivi storici. Macchine (o congegni) di cui si sta perdendo, o meglio di molte si è già persa irreversibilmente, la memoria e con esse i saperi esperienziali che attraverso l'uso e il lavoro, hanno saputo tramandarsi di generazione in generazione¹³.

12 Gino Papuli, *Archeologia del patrimonio industriale. Il metodo e la disciplina*, Giada, Perugia 2004, pp. 71 - 95; id., *Il linguaggio delle macchine*, in *Civiltà delle macchine*, n. 2, Finmeccanica, Roma 1954, pp. 52 - 54.

13 L'Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale (ISPC, già IBAM) del Consiglio Nazionale delle Ricerche, in collaborazione con AIPAI (Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale) e il Master in Conservazione, Gestione e Valorizzazione del Patrimonio Industriale-Università degli Studi di Padova, a partire dal 2003, hanno avviato una campagna di rilevamento scientifico (rilievo fotografico, in alcuni casi anche grafico e documentario) delle macchine. È un passo importante per poter avere un quadro quanto più possibile esaustivo della consistenza di tale patrimonio al fine di programmare interventi di salvaguardia, recupero e di conservazione e soprattutto per tenere in vita lo studio dell'evoluzione tecnologica. Il modello di scheda utilizzata per la catalogazione scientifica è quello messo a punto da Prof. Ing. Gino Papuli e pubblicata

Osservava, il già ricordato, Papuli nei suoi scritti che «Ogni macchina ha il suo carattere, mite o scontroso che sia, e nessuno può negare la loro “umanità”, dato che esse sono creazioni dell’uomo ed a questi strettamente legati»¹⁴.

**Architetto, PhD, ricercatore del CNR-ISPC, vice presidente di AIPAI
(Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale)*

nel volume Renato Covino, Gino Papuli (a cura), *Le acciaierie di Terni*, Electa Editori Umbri Associati, Milano 1998, pp. 107 - 135.

14 Gino Papuli, *Il grande maglio di Terni. Storia e leggenda*, Arti grafiche Nobili, Terni, 1981, pp. 19 - 38.