

Lecce avrà il suo porto Molo San Cataldo

IL PROGETTO FINANZIATO CON 25 MILIONI DI EURO NASCERÀ A CIRCA 200 METRI DALLA COSTA

TOMMASO FORTE

Lecce si presenta oggi come una delle capitali culturali del Sud Italia, città costruita sulla pietra leccese e su un impianto urbano compatto che ha trovato nel Barocco leccese la sua espressione più riconoscibile. Un linguaggio architettonico unico nel Mediterraneo, affiancato da una più antica matrice romanica che ancora oggi emerge in alcune delle principali chiese del centro storico, contribuendo a stratificare l'identità urbana.

Eppure Lecce mantiene ancora una relazione incompiuta con il proprio mare. San Cataldo, lo sbocco naturale sull'Adriatico, rappresenta da anni il principale punto di contatto con la costa, ma anche un'infrastruttura segnata da criticità strutturali: in particolare l'insabbiamento progressivo e la limitata profondità operativa della darsena esistente.

In questo scenario si inserisce il progetto del Porto a Mare di San Cataldo, finanziato con 25 milioni di euro, con l'obiettivo dichiarato di trasformare un limite tecnico in una infrastruttura strategica per la città e per l'intero Salento. Non solo un porto turistico, ma un sistema integrato capace di connettere mobilità marittima, sviluppo economico e rigenerazione paesaggistica.

«Il progetto nasce da una lettura del territorio, non da un'imposizione tecnica», afferma l'architetto Alfredo Foresta. «Il problema della darsena attuale non è solo funzionale, ma ambientale e morfologico. L'insabbiamento ci imponeva una scelta: continuare a intervenire sul mare oppure adattarci alle sue dinamiche naturali». L'ipotesi progettuale avanzata è proprio questa: collocare il nuovo sistema portuale a circa 200 metri dalla costa, intercettando fondali naturali tra i 6 e i 7 metri e azzerando la necessità di dragaggi. Il porto si configura come struttura leggera e modulare, con due pontili che attraversano la fascia dunale senza comprometterla, garantendo continuità ecologica e funzionalità operativa.

«Abbiamo scelto di lavorare con il mare e non contro il mare - prosegue Foresta -. Le esperienze storiche del Mediterraneo, dai trabucchi alle palafitte, fino ai porti romani, dimostrano che l'acqua non è mai stata un ostacolo, ma un materiale di progetto».

Il bacino portuale è pensato come sistema semi-aperto: chiuso a nord per proteggersi dai venti dominanti e aperto a sud per favorire il ricambio idrico naturale. La configurazione prevede circa 300 posti barca, integrati con i 200 già presenti nella darsena attuale, per un sistema complessivo superiore ai 500 ormeggi. A terra è prevista un'area servizi e rimessaggi di circa 15.000 metri quadrati, coperta da impianti fotovoltaici con una produzione stimata di circa 200.000 kWh annui. L'obiettivo è attivare una comunità energetica autonoma, riducendo i costi di gestione e aumentando la sostenibilità complessiva dell'infrastruttura. «Il porto non è solo un'infrastruttura nau-



tica, ma un dispositivo economico - sottolinea Foresta -, genera occupazione diretta nella cantieristica e nei servizi, ma soprattutto attiva un indotto legato al turismo, alla nautica da diporto e alla ricettività. È un progetto che allunga la stagione turistica e qualifica l'offerta del territorio».

Il collegamento con Lecce rafforza ulteriormente la dimensione strategica dell'intervento. La città, riconosciuta a livello internazionale per il suo patrimonio barocco e per le sue radici romaniche, potrà contare su un accesso diretto via mare, integrando l'esperienza costiera con quella urbana e culturale. Il porto diventa così una nuova porta d'ingresso al sistema storico leccese.

«San Cataldo diventa la soglia tra mare e città, aggiunge Foresta. «Chi arriva dal mare entra direttamente in un territorio che ha una delle identità storiche più forti del Sud Italia. Il porto non è un punto di arrivo, ma l'inizio di un percorso verso il centro storico e il suo patrimonio barocco e romanico».

In questa prospettiva, il Porto a Mare di San Cataldo non rappresenta soltanto la risposta a una criticità locale, ma un'infrastruttura che ridefinisce il rapporto tra Lecce e il Mediterraneo. Una periferia costiera che si trasforma in nodo attivo di sviluppo, riconnettendo la città al mare e rafforzandone la vocazione turistica, culturale ed economica su scala territoriale più ampia.

«Il valore dell'architettura - ricorda Foresta - si misura nella capacità di rispettare il mare, la duna e il paesaggio urbano retrostante. Non si tratta di costruire un porto, ma di riconciliare l'uomo con la natura».

Da questa impostazione deriva una visione che non introduce elementi estranei, ma interpreta stratificazioni storiche già presenti. I trabucchi diventano riferimento progettuale per superare la duna con leggerezza, mentre il Forte a Mare di Brindisi, baluardo aragonese del 1481, restituisce la logica di un'architettura proiettata sull'acqua. Il vicino porto romano di Adriano, con la sua estensione oltre i 150 metri dalla costa, ricorda infine come l'adattamento alla profondità naturale fosse già duemila anni fa una scelta tecnica e ambientale consapevole. Oggi non esiste ancora un progetto esecutivo definitivo. Esiste però una bozza di assetto planimetrico elaborata dal Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento, a firma del professor Giuseppe Tomasicchio, già trasmessa al Comune di Lecce per le prime valutazioni.

