

*Coseco, Lygia Melani
San Margherita, Napoli, Portici, Portofino*

*Prof. Dr. Tognetti &
hase con a Nino
Don le lura
di*

Consiglio Provinciale dell' Economia

BRINDISI

Prof. Comm. ANGELO TITI

RELAZIONE
PER IL PORTO FRANCO



TIP. ED. BRINDISINA - BRINDISI



Mentre nell'antichità e nel medio Evo, i porti, promotori di un traffico quasi esclusivamente marittimo, limitato cioè ad uno scambio puro e semplice di merci provenienti per via mare, cui non partecipava che molto raramente il loro immediato retroterra, altro non erano che dei tranquilli rifugi di navi, più o meno sicuri, con la fine del secolo decimonono invece, cessata del tutto la pirateria, divenute sempre più rare e difficili le guerre, diminuite le distanze e le durate dei viaggi, con l'introduzione e l'uso del vapore, cominciarono col rappresentare, nel tragitto delle merci dal luogo di produzione a quello di consumo, il punto più vantaggioso per l'incontro delle comunicazioni marittime con quelle terrestri, diventando in seguito, grazie all'aumentata capacità delle navi e al ribasso dei noli, dei centri commerciali industriali veri e propri.

Ma se in genere è molto difficile che un porto possa contemporaneamente espletare queste diverse complesse e vaste funzioni, pure quello di Brindisi, vero dono meraviglioso largito da madre natura al tallone d'Italia, vi si presta mirabilmente non solo per la sua specialissima posizione geografica, ma anche per la profondità dei suoi fondali che consentono l'attracco immediato alle banchine dei più grossi pi-

roscafì, e per l'assoluta sua sicurezza contro le furie degli elementi; ed appunto per questa ragione che noi affermiamo senz'altro che dal suo pieno sviluppo, dalla sua completa attrezzatura perfettamente rispondente alla necessità del traffico marittimo moderno, dalla sua sistemazione commerciale ed industriale, dipende in gran parte, se non esclusivamente, quella rinascita economica del Mezzogiorno d'Italia, di cui tanto si parla e che il Capo dell'attuale Governo, S. E. Benito Mussolini molto lodevolmente vuole tradurre al più presto in sicura realtà.

Occorre pertanto, se si vuole veramente concretizzare questo evento invocato da milioni di persone, assicurare al commercio ed al traffico del Porto di Brindisi una certa libertà doganale; occorre in altre parole riconoscere al suo territorio una zona franca, e per impedire che questa aspirazione giustissima possa venire considerata come un'improvvisata non rispondente a reali ed immanenti bisogni, ricordiamo che un tale privilegio fu a Brindisi riconosciuto ed accordato dal Governo Borbonico che certo non maturava arditi programmi di penetrazione commerciale e politica, ma intendeva sfruttarla soltanto come anello di congiunzione dell'Oriente con l'Occidente.

Crediamo opportuno pertanto, anche perchè a quanto pare si vanno delineando le stesse gelosie ed invidie di allora, riportare integralmente quanto ebbe a scrivere in proposito l'Ascòlf nella sua storia di Brindisi:

“ I nemici della città di Brindisi e coloro che vedevano mal volentieri lo sviluppo commerciale che avrebbe preso a causa delle concesse

agevolazioni andarono sussurrando all'orecchio di Ferdinando che, con l'istituzione dello scalo franco, sarebbe aumentato il contrabbando in modo spaventevole, e che l'erario pubblico ne avrebbe solamente scapitato.

“ Gli ingegneri non erano d'altra parte punto di accordo sulla ubicazione dello scalo franco, nè sul modo di erigerlo.

“ Sciolse la questione Ferdinando stesso il quale in una delle sue gite a Brindisi, accortosi che gli ordini non erano prontamente eseguiti e che le cose andavano per le lunghe, domandò a che punto fossero i lavori dello scalo franco e che cosa erasi fatto. Dalle risposte avute s'avvide che realmente reconditi motivi tenevano sospese le opere: e, fattosi portare il progetto, si recò alla strada della marina, seguito dagli ingegneri incaricati del lavoro. Dopo averli severamente rimproverati per le discordie e massimo per il ritardo frapposto alla esecuzione degli ordini ricevuti, si piantò, egli in persona, rivolto al mare, col progetto in mano, allo sbocco di Via Maestra; e, mandato un assistente del genio alla spiaggia ordinò che da una parte il muro di cinta dovesse seguire la linea che li congiungeva, e che dalla parte opposta e a una determinata distanza si innalzasse un altro muro parallelo a questo. Così cessarono le questioni; e Brindisi poté godere finalmente dei vantaggi dello scalo franco a dispetto dei suoi nemici ”.

A partire da questo memorabile avvenimento tramandato di generazione in generazione, coi sensi della più viva gratitudine per il Re che l'aveva procurato, dal 21 maggio cioè del 1845, il Commercio locale ebbe un grandioso sviluppo, principalmente per il concentramento di ingenti quantitativi di coloniali fattovi dai grossisti triestini che da Brindisi poi li smistavano in tutta l'Italia; ma venuto meno in seguito ai moti politici del 1849 e degli anni successivi, le vigili cure

del Governo Borbonico interessato in altre faccende ben più gravi e vitali, Brindisi cominciò lentamente a decadere, nè valse ad arrestare questo fatale andare la costituzione del Regno d'Italia e la conseguente politica di miglioramento economico generale attuata dai vari governi che ne ressero in principio le sorti.

Abolito il 2 luglio del 1862, non si sa bene per quale motivo, ma certamente per intrighi di altri, lo scalo franco, venuta meno sin dal suo nascere, per una clausola alquanto insidiosa, la stipula della convenzione tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed il Cavaliere Antonio Gabrielli per la costruzione nel seno di Levante del porto interno, dei magazzini generali, di un bacino di carenaggio, di scali di alaggio e di quant'altro occorreva per deposito, movimento di merci e per raddobbo di bastimenti, non discusse nemmeno nell'assemblea del giugno del 1870 dalla Società delle Ferrovie Meridionali, la proposta della costruzione di un bacino a Brindisi, formulata unicamente per gettare, come al solito, della polvere e del fumo negli occhi alla gente, il commercio non trovò quanto abbisognava al suo sviluppo, si allontanò a poco a poco da Brindisi e questa non solo non divenne l'anello di congiunzione dell'Oriente con l'Occidente, ma neanche un porto di deposito e transito, ond'è che le sognate correnti di traffico internazionale non si stabilirono, e conseguentemente non si potette nemmeno convenientemente sfruttare l'approdo della "Peninsulare", faticosamente conquistato.

Con la cessazione delle ostilità, durante le quali oltre che a vivere una vita intensa e febbrile, dette anche prova di

eroismo sublime e di sicura fede nel trionfo della causa nazionale, Brindisi ritornò a decadere lentamente per il completo disinteresse dei governi del tempo, e la perdita dello scalo della "Peninsulare", che costituiva l'ultimo suo orgoglio e l'ultimo suo splendore, segnò l'inizio di un abbattimento profondo nei suoi commerci, nelle sue industrie, nei suoi traffici, ed il suo magnifico porto diventò, come lo si vede tutt'ora, un porto di transito per i passeggeri da e per l'Oriente.

Ma quando S. E. il Capo del Governo, per premiarla della sua eroica condotta in Guerra, la volle elevare a Capoluogo di Provincia, designandola anche a sede del Monumento al Marinaio d'Italia, da quando si è istaurata la nuova politica economica, Brindisi ha l'animo aperto alle più rosee speranze, e conta senz'altro in un avvenire migliore, frutto delle sue aspirazioni.

Accordandole la zona franca, Brindisi potrà benissimo ritirare dall'Oriente tante materie prime, potrà tranquillamente lavorarle nel suo territorio ed esportarle con grandi probabilità di battere la terribile concorrenza straniera e noi siamo sicuri che questo primo beneficio, simile a leva potente, scuoterà le sane energie locali, adagiantesi purtroppo in questi ultimi anni in una supina apatia che ha smorzato finora ogni scintilla di vita e troncata qualsiasi iniziativa, richiamerà dal di fuori i gruppi finanziari industriali e commerciali necessari, renderà in breve tempo tangibile realtà quello che per tanti secoli fu solo un pio desiderio e considerato molte volte una vera utopia.

Sorgeranno così accanto ai "sylos", tozzi e massicci le

svelte sagome dei fumaioli industriali arditamente puntati verso il cielo e negl'impianti di spremitura dei semi oleosi di cotone e di girasole, nelle raffinerie, nei mulini, nelle concerie, nelle lavanderie e zuccherifici potranno trovare sicuro collocamento migliaia di lavoratori che la crisi generale della regione minaccia di rendere disoccupati.

Colui che con tanto amore regge oggi i destini dell'Italia, e che ad ogni costo la vuole grande, rispettata e temuta, disse esplicitamente che Brindisi deve divenire potente come al tempo di Roma ed è appunto in questa precisa assicurazione, che non rimarrà certo vuota retorica, che noi troviamo la certezza del pieno riconoscimento da parte delle superiori autorità di questa nostra prima aspirazione da cui dipende non solo l'affermazione di Brindisi nel mondo come centro di produzione e di esportazione, ma anche l'espansione politica e commerciale del nostro paese.

L'azione poi operosa, anche se non interamente conosciuta, di S. E. Perez, amato Capo della nostra Provincia, e quella del nostro concittadino On. Ugo Bono, ci fanno ben sperare in una prossima realizzazione di questo grande programma che rappresenta in realtà un atto di giustizia verso questa operosa Cittadina, carica solo di gloria, ma priva sino a ieri di qualsiasi appoggio ed aiuto.

Brindisi, Aprile 1928. (VI)

Comm. Prof. Angelo Titi

Vice Presidente del Consiglio d'Economia