

90 anni fa moriva Angelo Titi un brindisino che ha lasciato il segno

di Gianfranco Perri

Gli “Angelo” e i “Teodoro” Titi a Brindisi si sono succeduti ed alternati perlomeno nel trascorso degli ultimi 250 e forse più anni e comunque, quanto meno, a partire da quell’Angelo padre di quel giovane Teodoro che nel 1848 fondò la società operante nel settore marittimo che a tutt’oggi continua le attività dalla sua storica sede di corso Garibaldi. Il fondatore Teodoro Titi, discendente da un militare spagnolo stanziatosi a Brindisi in epoca vicereale tra fine ‘600 e inizio ‘700, divenne armatore di una goletta – il *Brick Schooner* che volle denominare “Angioletto” in onore del proprio padre Angelo – la quale propulsata dalle vele trasportava mercanzie dal porto di Brindisi attraverso tutto il Mediterraneo. Nel 2008, in occasione dell’anniversario 160 della fondazione dell’Agenzia Marittima Titi è stato pubblicato, con l’appoggio della Biblioteca De Leo, un interessante volume documentale intitolato “*Trascrizione del giornale di bordo della goletta L’Angioletto – 1858*”.

Nel seguito, a quella attività commerciale della prima nave presto se ne affiancarono altre, collegate a navi più grandi e non già più solo a vela, né più solo per trasportare mercanzie, ma anche passeggeri. Il Regno di Napoli, Brindisi compresa, passò ad integrare il nuovo Regno d’Italia e nella famiglia Titi sarebbe venuta la volta di due fratelli, “Angelo e Teodoro”, che in successione avrebbero guidato durante gran parte del ‘900 la società, ormai matura e divenuta rigogliosa parallelamente con la vigorosa crescita della città di Brindisi e del suo del porto, che a partire dalla fine dell’800 sarebbe stata impulsata in primis dalla cosiddetta “trionfale avanzata del vigneto” e poi dall’apertura del Canale di Suez nel 1869 e del Traforo del Fréjus nel 1871, nonché dal conseguente avvio della Valigia delle Indie, il famoso collegamento ferroviario e marittimo Londra-Bombay via Brindisi, che in certa misura contribuì a far consolidare le infrastrutture portuali.

Fra il 1890 e il 1904 il traffico commerciale del porto di Brindisi si aggirò intorno alle 250 mila tonnellate annue di merci sbarcate ed imbarcate. La proporzione fra l’importazione e l’esportazione era pressoché di 4 a 1. Dell’importazione, i quattro quinti erano rappresentati dal carbon fossile; mentre la rimanente minor parte era costituita da coloniali, legnami, tessuti ed altro. L’esportazione consisteva principalmente in vino, olio, frutta fresche e secche, granaglie, ortaggi e botti vuote costruite dai famosi bottari brindisini. Il movimento dei passeggeri era già importante, ammontando a circa 16 mila unità all’anno.

In quella congiuntura d’inizio secolo favorevole all’intera città, l’Agenzia Titi, diligentemente amministrata e coinvolta in molte delle attività commerciali legate al porto, visse un periodo florido e consolidò la sua posizione d’impresa di avanguardia nel panorama aziendale della città, al contempo in cui i fratelli Angelo e l’ancor giovane Teodoro Titi consolidavano la loro personale posizione di imprenditori rinomati e rispettati, non solo a Brindisi ma nell’ambito intero della nazione.

Il 31 ottobre del 1912, il generale Ricciotti Garibaldi venne a Brindisi per imbarcarsi alla volta della Grecia per andare a capeggiare le camicie rosse accorse in aiuto dei patrioti greci che avevano ravvivato la loro guerra d’indipendenza contro la Turchia. Imbarcato sul vapore “Epiro” in partenza per Corfù, pensò che sarebbe stato utile passare da Vallona ancora saldamente in mano alla marina turca. «...Convinto che in tempo di guerra sia bene vedere quanto si può del nemico, prima di partire da Brindisi avevo rivolto preghiera di ciò all’egregio e cortese signor Teodoro Titi, che era l’agente della Società Puglia e così, lasciato il magnifico porto di Brindisi, l’indomani mattina all’alba entrammo nel porto di Vallona...» [*“La Camicia Rossa nella Guerra balcanica. Campagna in Epiro 1912”* di Ricciotti Garibaldi - Ed. Vaccari, 1915]

Per l’anno 1914, il porto di Brindisi registrava il transito di oltre 360 mila tonnellate di merce ed oltre 54 mila passeggeri. Un traffico quasi interamente internazionale di 2.656 navi, di cui 2.355 piroscafi e 301 velieri, con stazza totale, fra arrivi e partenze, di 2.561.837 tonnellate. La vita economica e sociale della città era in pieno fervore e gli 8.500 abitanti del 1861, che erano già raddoppiati dopo un ventennio dall’Unità, nel 1914 avevano superato i 28 mila. Ma presto sarebbe scoppiata la Grande guerra ed alla sua conclusione nulla sarebbe tornato ad essere come prima, e specialmente per il porto di Brindisi la ripresa, lenta ed a fasi alterne, non avrebbe recuperato la vetta dei volumi prebellici, sia del traffico passeggeri e, specialmente, di quello delle merci.

Angelo Titi, del quale si commemora in questi giorni l’anniversario novanta della dipartita, era nato – maggiore dei nove figli di Teodoro e Marianna Pansini – il 14 gennaio del 1869. Divenuto un preminente impresario e subentrato, nel 1920 alla morte del padre, nella gestione della Società armatoriale Titi, avrebbe lasciato nella sua Brindisi del primo ‘900 postbellico il segno indelebile del suo intenso entusiastico e altamente meritorio ‘agire’, umano oltretché imprenditoriale.

Fu docente di computisteria nella Scuola tecnica di Brindisi. Fu console onorario della Germania. Fu consigliere comunale di Brindisi. Fu presidente del Comitato marittimo della croce rossa italiana. Fu presidente dell'Unione dei commercianti brindisini da lui stesso fondata. Nel 1922 divenne presidente della Camera di commercio di Terra d'Otranto, con sede a Lecce e quindi con giurisdizione anche su Taranto e Brindisi. Nel 1924 l'Alta Corte di Giustizia del Senato del Regno gli affidò il delicato compito della stesura di una perizia nel processo agli amministratori della Banca italiana di Sconto, riuscendo a dimostrare che fosse possibile evitare il fallimento della stessa banca. La sua relazione peritale racchiusa in ben 1.200 pagine fu redatta con tanta lucidità obiettività e competenza che non solo suscitò l'incondizionato plauso dell'Alta Corte, ma anche il rispetto della parte avversa che ne sottoscrisse le risultanze. In quell'occasione devolvé in beneficenza l'onorario ricevuto per l'importante e impegnativo incarico adempito, così come d'altronde usava fare con il proprio stipendio di docente della Scuola tecnica. Fu poi vicepresidente provinciale del Consiglio dell'economia e quindi presidente del Comitato marittimo e della Commissione granaria della fiammante provincia di Brindisi creata nel 1927.

Con Regio Decreto-legge numero 2395 del 22 dicembre 1927, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre, il governo nazionale stabiliva la possibilità di dichiarare, in tutto o in parte, porti franchi, oltre quelli di Trieste e Fiume, anche quelli di Savona, Genova, Livorno, Napoli, Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, Palermo, Messina, Catania e Cagliari. Furono perciò avviati studi per determinare le cautele ed i limiti con i quali ciascuno dei detti porti poteva essere dichiarato franco e fu istituita una Commissione ministeriale con il compito di visitare tutti quei porti e di riferire e proporre in merito alla opportunità o meno di dichiararli franchi.

La Commissione ministeriale intraprese alacrememente la ricerca assegnatale, ed in Puglia, dopo una lunga sosta a Bari dove fu opportunamente imbonita circa il diritto di quella città a tale concessione e avendo praticamente già determinato essere tale porto perfettamente idoneo per l'istituzione della zona franca, nell'aprile del 1928 giunse finalmente a Brindisi. Nonostante quel precedente per se già premonitore del probabile esito del lavoro della Commissione, Angelo Titi, in ottemperanza all'incarico ricevuto da Ernesto Perez, primo prefetto della novella provincia di Brindisi, volle prodigarsi ugualmente nell'arduo tentativo – ritenuto quasi impossibile dallo stesso prefetto – di convincere la commissione che era il porto di Brindisi quello che avrebbe obiettivamente meritato l'ottenimento di una così importante concessione rispetto a quello di Bari, che infatti non poteva vantare la medesima tradizione brindisina in relazione ad un vero sviluppo mercantile marittimo.

In quell'occasione, il prefetto Perez ebbe a dire: «...Voi commendatore Titi siete l'unico ad avere l'autorità e la competenza necessarie per sostenere il buon diritto di Brindisi ad avere una zona franca nel suo porto. Voi conoscete la storia della città e siete forse l'unico ad avere fede nel suo futuro sviluppo come centro marittimo. Voi avete soprattutto l'entusiasmo necessario per sostenere e far trionfare una tesi che, se appare giusta ai nostri occhi, presenta però molti punti deboli, tra i quali quello di carattere prevalentemente agricolo del capoluogo e dell'intera circoscrizione. A Voi quindi, fra pochi giorni, l'onore e l'onere di riferire e sostenere la posizione di Brindisi al riguardo, di fronte alla Commissione governativa per l'istituzione delle zone franche.»

Il dottor Francesco Arina, per tre volte sindaco di Brindisi, in uno suo studio sullo sviluppo della città scrisse: «Angelo Titi preparò in pochi giorni la sua dettagliata relazione e i suoi numerosi interventi nella discussione che seguì furono efficacissimi, correati tutti con giovanile vigore polemico e con equilibrata competenza. E come risultato, la decisione della Commissione governativa fu inaspettatamente favorevole per Brindisi e sfavorevole per Bari. Ricordo che fu veramente grande la commossa intima gioia che animò il volto di Angelo Titi al commentare: "É stata una bella vittoria, forse l'ultima per me. Ma che importa! Brindisi ne raccoglierà i frutti per sempre". E il commendatore Angelo Titi continuò nel perseguire quell'importante progetto alla cui attività e sviluppo si dedicò con passione sino all'ultimo istante della sua vita.»

Angelo Titi, infatti, divenuto presidente del Consiglio provinciale delle corporazioni, aveva fatto dello sviluppo del porto di Brindisi la sua missione. Aveva in sé la chiara visione di un porto moderno ed era stato il primo a credere nella possibilità reale di ricreare per Brindisi una zona franca. In una rivista degli anni 30 si può leggere: "Fra i primi progetti che furono studiati per spingere nel modo più acconco a migliore fortuna l'economia brindisina, si prospettò l'idea di chiedere il ripristino nel porto di Brindisi di quei privilegi che i governi borbonici avevano concesso al porto di Brindisi nel 1844, allorché con il decreto 9488 istituirono la Scala franca e di cui a più riprese, il professor Angelo Titi, sia nella sua qualità di studioso di problemi marittimi che quale dinamico presidente del Consiglio provinciale delle corporazioni, si era fatto autorevole patrocinatore".

«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 piroscafi, 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, Benito Mussolini 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 perché a quanto pare si vanno delineando le stesse gelosie ed invidie di allora, riportare integralmente quanto ebbe a scrivere in proposito l'Ascoli 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, si 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, né 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 venute 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, né 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... il commercio non trovò quanto abbisognava al suo sviluppo e 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, onde che le sognate correnti di traffico internazionale non si stabilirono, e conseguentemente non si potette nemmeno convenientemente sfruttare l'approdo della Penisulare faticosamente conquistato...» [Angelo Titi in: *“Relazione per il Porto Franco”* - Consiglio Provinciale dell'Economia – Brindisi, aprile 1928]

Purtroppo, l'ambito progetto di Angelo Titi per l'istituzione della zona franca del porto di Brindisi, pur se mai abbandonato, non si concretizzò, scontrandosi per anni con ostacoli ed impedimenti di varia natura fino a paralizzarsi del tutto con lo scoppio della Seconda guerra mondiale, quando la città vide inevitabilmente

capitolare gli interessi locali agli interessi nazionali che ne fecero una testa di ponte militare con il porto pieno di movimenti di uomini e di materiali bellici, per la campagna di Grecia e verso i porti libici di Tripoli e Bengasi.

Finita quella rovinosa guerra e dopo i primi anni della difficilissima ricostruzione durante i quali il porto, perso il suo ruolo bellico, languiva in una preoccupante inattività, nel 1951 – emanata in gennaio la legge istitutiva – il presidente Alcide De Gasperi poneva simbolicamente la prima pietra del famigerato Punto franco del porto di Brindisi progettato dal professor Guido Ferro ordinario di costruzioni marittime e preside della facoltà di ingegneria dell'Università di Padova. Poi, nel 1953, il fratello minore di Angelo, Teodoro – il nonno omonimo di Teo Titi, attuale titolare dell'Agenzia Titi ed il cui padre Angelo ancora oggi viene chiamato "Angioletto" dai suoi amici – fu nominato presidente del Consorzio del porto di Brindisi, che era stato creato nel 1949 proprio allo scopo di incrementare le attività portuali e favorire l'industrializzazione attraverso la creazione di un Punto franco e di una Zona industriale, ma che in pochi anni era caduto in crisi istituzionale ed era stato commissariato.

Teodoro Titi lavorò duramente e nel 1957 poté illustrare all'Assemblea consortile tutti i punti realizzati nei quattro anni del suo mandato in vista dell'istituzione del ripetutamente rinviato Punto franco, essendosi di fatto attuato per completo il piano per il suo allestimento: banchinamenti, escavazioni, muro di sostegno, magazzini di calata, lavori di recinzione, la strada di circonvallazione, la gru elettrica a servizio della zona franca, l'approvazione dei finanziamenti per gli edifici direzionali e gli impianti ferroviari. Era stato inoltre creato il regolamento di esercizio del Punto franco e già ratificato dal ministero. Anche in quell'occasione purtroppo, pur annoverandosi il porto di Brindisi tra gli scali più vivaci per movimento passeggeri in linea con l'ascesa cominciata nei primi anni '50, il progetto del Punto franco era destinato a non decollare perché, oltre ad altri vari impedimenti, lo contrastava l'evidente strutturale carenza delle indispensabili adeguate linee ferroviarie e delle grandi comunicazioni stradali con le corrispondenti reti nazionali.

Angelo Titi venne a mancare all'affetto della sua famiglia e all'apprezzamento della sua amata città all'età di soli 63 anni, il 22 febbraio 1932. L'oratore designato dalle autorità e dagli enti del Comune e della Provincia di Brindisi a dare l'estremo saluto all'illustre brindisino prematuramente scomparso, così concludeva: «Il padre, il cittadino furono in Lui tipi esemplarmente uniti in forma severa, ma luminosa, di galantuomo. Non deviazioni, non confusione di doveri, ma armonia di virtù esemplari; perciò, rimane non confuso nella Sua linea morale fra quanti lo ricordano».

Anni dopo la sua scomparsa, il 4 settembre 1956, la Giunta comunale del sindaco Manlio Proto deliberò all'unanimità perché la Zona franca del porto di Brindisi fosse intitolata ad Angelo Titi e il 30 maggio 2007 il Consiglio comunale approvò intitolargli una via della Zona industriale contigua al porto.



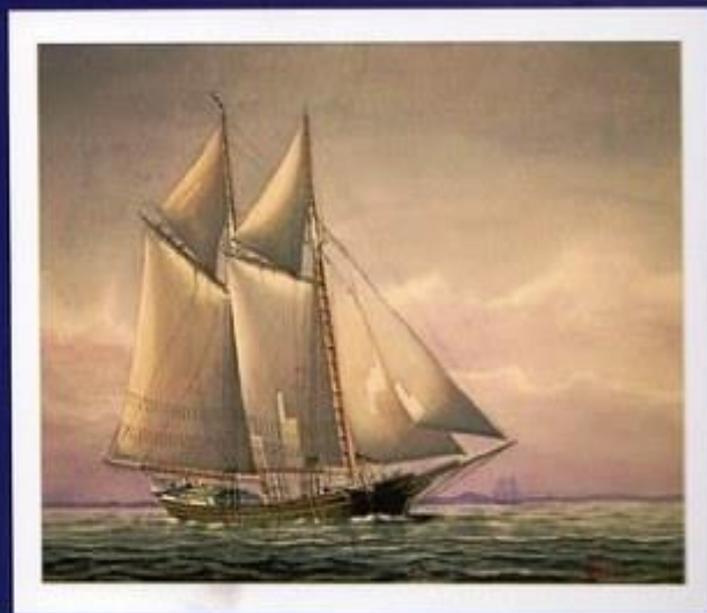
Uno scorcio del corteo funebre di Angelo Titi a Brindisi il 23 febbraio del 1932



Angelo Titi (1869-1932)

TRASCRIZIONE DEL GIORNALE DI BORDO
DELLA GOLETTA "L'ANGIOLETTO"

1858



ANNIVERSARIO DEI 160 ANNI
DELL'AGENZIA MARITTIMA TITI

1848 · 2008



Porto di Brindisi dal 1912 al 1939

Merci annualmente sbarcate e imbarcate **Passeggeri annualmente sbarcati e imbarcati**
(in tonnellate)

1912	359.407	1926	150.025	1912	32.303	1926	28.908
1913	309.936	1927	178.923	1913	38.185	1927	27.129
1914	361.419	1928	91.715	1914	54.310	1928	28.792
1915	156.591	1929	95.874	1915	10.093	1929	31.695
1916	235.974	1930	128.786	1916	—	1930	29.149
1917	162.022	1931	146.500	1917	—	1931	26.324
1918	323.656	1932	117.700	1918	—	1932	19.903
1919	211.935	1933	139.100	1919	26.663	1933	22.881
1920	148.753	1934	169.500	1920	42.384	1934	25.489
1921	176.816	1935	144.100	1921	27.568	1935	30.499
1922	145.377	1936	109.800	1922	26.687	1936	27.738
1923	119.030	1937	130.700	1923	21.361	1937	45.361
1924	138.308	1938	131.000	1924	21.250	1938	50.496
1925	98.875	1939	164.000	1925	29.002	1939	48.608

Novanta anni fa moriva **5 b[Yc 'H]h**: un brindisino che ha lasciato il segno

Una famiglia che da almeno 250 anni ha avuto un ruolo nel settore marittimo e imprenditoriale della città. Nel 1928 fece ottenere a Brindisi la zona franca a scapito di Bari

di **Gianfranco Perri**

Gli “Angelo” e i “Teodoro” Titi a Brindisi si sono succeduti ed alternati perlomeno nel trascorso degli ultimi 250 e forse più anni e comunque, quanto meno, a partire da quell’Angelo padre di quel giovane Teodoro che nel 1848 fondò la società operante nel settore marittimo che a tutt’oggi continua le attività dalla sua storica sede di corso Garibaldi. Il fondatore Teodoro Titi, discendente da un militare spagnolo stanziatosi a Brindisi in epoca vicereale tra fine ‘600 e inizio ‘700, divenne armatore di una goletta – il Brick Shoener che volle denominare “Angioletto” in onore del proprio padre Angelo – la quale propulsata dalle vele trasportava mercanzie dal porto di Brindisi attraverso tutto il Mediterraneo. Nel 2008, in occasione dell’anniversario 160 della fondazione dell’Agenzia Marittima Titi è stato pubblicato, con l’appoggio della Biblioteca De Leo, un interessante volume documentale intitolato “Trascrizione del giornale di bordo della goletta L’Angioletto – 1858”. Nel seguito, a quella attività commerciale della prima nave presto se ne affiancarono





LE IMMAGINI Un ritratto di Angelo Titi, scomparso 90 anni fa, in basso i suoi funerali, il 23 febbraio 1932

legnami, tessuti ed altro. L'esportazione consisteva principalmente in vino, olio, frutta fresche e secche, granaglie, ortaggi e botti vuote costruite dai famosi bottari brindisini. Il movimento dei passeggeri era già importante, ammontando a circa 16 mila unità all'anno.

In quella congiuntura d'inizio secolo favorevole all'intera città, l'Agenzia Titi, diligentemente amministrata e coinvolta in molte delle attività commerciali legate al porto, visse un periodo florido e consolidò la sua posizione d'impresa di avanguardia nel panorama aziendale della città, al contempo in cui i fratelli Angelo e l'ancor giovane Teodoro Titi consolidavano la loro personale posizione di imprenditori rinomati e rispettati, non solo a Brindisi ma nell'ambito intero della nazione.

Il 31 ottobre del 1912, il generale Ricciotti Garibaldi venne a Brindisi per imbarcarsi alla volta della Grecia per andare a capeggiare le camicie rosse accorse in aiuto dei patrioti greci che avevano ravvivato la loro guerra d'indipendenza contro la Turchia. Imbarcato sul vapore "Epiro" in partenza per Corfù, pensò che sarebbe stato utile passare da Vallona ancora saldamente in mano alla marina turca. «...Convinto che in tempo di guerra sia bene vedere quanto si può del nemico, prima di partire da Brindisi avevo rivolto preghiera di ciò all'egregio e cortese signor Teodoro Titi, che era l'agente della Società Puglia e così, lasciato il magnifico porto di Brindisi, l'indomani mattina all'alba entrammo nel porto di Vallona...» ["La Camicia Rossa nella Guerra balcanica. Campagna in Epiro 1912" di Ricciotti Garibaldi - Ed. Vaccari, 1915]

Per l'anno 1914, il porto di Brindisi registrava il transito di oltre 360 mila tonnellate di merce ed oltre 54 mila passeggeri. Un traffico quasi interamente internazionale di 2.656 navi, di cui 2.355 piroscafi e 301 velieri, con stazza totale, fra arrivi e partenze, di 2.561.837 tonnellate. La vita economica e sociale della città era in pieno fervore e gli 8.500 abitanti del 1861, che erano già raddoppiati dopo un ventennio dall'Unità, nel 1914 avevano superato i 28 mila. Ma presto sarebbe scoppiata la Grande guerra ed alla sua conclusione nulla sarebbe tornato ad essere come prima, e specialmente per il porto di Brindisi la ripresa, lenta ed a fasi alterne, non avrebbe recuperato la vetta dei volumi prebellici, sia del traffico passeggeri e, specialmente, di quello delle merci.

Angelo Titi, del quale si commemora in questi giorni l'anniversario novanta della dipartita, era nato - maggiore dei nove figli di Teodoro e Marianna Pansini - il 14 gennaio del 1869. Divenuto un preminente impresario e subentrato, nel



altre, collegate a navi più grandi e non già più solo a vela, né più solo per trasportare mercanzie, ma anche passeggeri. Il Regno di Napoli, Brindisi compresa, passò ad integrare il nuovo Regno d'Italia e nella famiglia Titi sarebbe venuta la volta di due fratelli, "Angelo e Teodoro", che in successione avrebbero guidato durante gran parte del '900 la società, ormai matura e divenuta rigogliosa parallelamente con la vigorosa crescita della città di Brindisi e del suo del porto, che a partire dalla fine dell'800 sarebbe stata impulsata in primis dalla cosiddetta "trionfale avanzata del vigneto" e poi dall'apertura del Canale di Suez nel 1869 e del Traforo del Fréjus nel 1871, nonché dal conseguente avvio della Valigia delle Indie, il famoso collegamento ferroviario e marittimo Londra-Bombay via Brindisi, che in certa misura contribuì a far consolidare le infrastrutture portuali.

Fra il 1890 e il 1904 il traffico commerciale del porto di Brindisi si aggirò intorno alle 250 mila tonnellate annue di merci sbarcate ed imbarcate. La proporzione fra l'importazione e l'esportazione era pressoché di 4 a 1. Dell'importazione, i quattro quinti erano rappresentati dal carbon fossile; mentre la rimanente minor parte era costituita da coloniali,



LE IMMAGINI Qui a destra la celebrazione del secolo di vita della ditta Teodoro Titi, in basso i dati sul traffico nel porto di Brindisi prima della Seconda guerra mondiale

1920 alla morte del padre, nella gestione della Società armatoriale Titi, avrebbe lasciato nella sua Brindisi del primo '900 post-bellico il segno indelebile del suo intenso entusiastico e altamente meritorio 'agire', umano oltreché imprenditoriale.

Fu docente di computisteria nella Scuola tecnica di Brindisi. Fu console onorario della Germania. Fu consigliere comunale di Brindisi. Fu presidente del Comitato marittimo della croce rossa italiana. Fu presidente dell'Unione dei commercianti brindisini da lui stesso fondata. Nel 1922 divenne presidente della Camera di commercio di Terra d'Otranto, con sede a Lecce e quindi con giurisdizione anche su Taranto e Brindisi. Nel 1924 l'Alta Corte di Giustizia del Senato del Regno gli affidò il delicato compito della stesura di una perizia nel processo agli amministratori della Banca italiana di Sconto, riuscendo a dimostrare che fosse possibile evitare il fallimento della stessa banca. La sua relazione peritale racchiusa in ben 1.200 pagine fu redatta con tanta lucidità obiettività e competenza che non solo suscitò l'incondizionato plauso dell'Alta Corte, ma anche il rispetto della parte avversa che ne sottoscrisse le risultanze. In quell'occasione devolvé in beneficenza l'onorario ricevuto per l'importante e impegnativo incarico adempito, così come d'altronde usava fare con il proprio stipendio di docente della Scuola tecnica. Fu poi vicepresidente provinciale del Consiglio dell'economia e quindi presidente



del Comitato marittimo e della Commissione granaria della fiammante provincia di Brindisi creata nel 1927.

Con Regio Decreto-legge numero 2395 del

22 dicembre 1927, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre, il governo nazionale stabiliva la possibilità di dichiarare, in tutto o in parte, porti franchi, oltre quelli di

Porto di Brindisi dal 1912 al 1939

Merci annualmente sbarcate e imbarcate (in tonnellate)				Passeggeri annualmente sbarcati e imbarcati			
1912	359.407	1926	150.025	1912	32.303	1926	28.908
1913	309.936	1927	178.923	1913	38.185	1927	27.129
1914	361.419	1928	91.715	1914	54.310	1928	28.792
1915	156.591	1929	95.874	1915	10.093	1929	31.695
1916	235.974	1930	128.786	1916	—	1930	29.149
1917	162.022	1931	146.500	1917	—	1931	26.324
1918	323.656	1932	117.700	1918	—	1932	19.903
1919	211.935	1933	139.100	1919	26.663	1933	22.881
1920	148.753	1934	169.500	1920	42.384	1934	25.489
1921	176.816	1935	144.100	1921	27.568	1935	30.499
1922	145.377	1936	109.800	1922	26.687	1936	27.738
1923	119.030	1937	130.700	1923	21.361	1937	45.361
1924	138.308	1938	131.000	1924	21.250	1938	50.496
1925	98.875	1939	164.000	1925	29.002	1939	48.608

LE IMMAGINI L'anniversario dei 160 anni dell'Agencia Marittima Titi

Trieste e Fiume, anche quelli di Savona, Genova, Livorno, Napoli, Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, Palermo, Messina, Catania e Cagliari. Furono perciò avviati studi per determinare le cautele ed i limiti con i quali ciascuno dei detti porti poteva essere dichiarato franco e fu istituita una Commissione ministeriale con il compito di visitare tutti quei porti e di riferire e proporre in merito alla opportunità o meno di dichiararli franchi.

La Commissione ministeriale intraprese alacremente la ricerca assegnatale, ed in Puglia, dopo una lunga sosta a Bari dove fu opportunamente imbonita circa il diritto di quella città a tale concessione e avendo praticamente già determinato essere tale porto perfettamente idoneo per l'istituzione della zona franca, nell'aprile del 1928 giunse finalmente a Brindisi. Nonostante quel precedente per se già premonitore del probabile esito del lavoro della Commissione, Angelo Titi, in ottemperanza all'incarico ricevuto da Ernesto Perez, primo prefetto della novella provincia di Brindisi, volle prodigarsi ugualmente nell'arduo tentativo – ritenuto quasi impossibile dallo stesso prefetto – di convincere la commissione che era il porto di Brindisi quello che avrebbe obiettivamente meritato l'ottenimento di una così importante concessione rispetto a quello di Bari, che infatti non poteva vantare la medesima tradizione brindisina in relazione ad un vero sviluppo mercantile marittimo.

In quell'occasione, il prefetto Perez ebbe a dire: «... Voi commendatore Titi siete l'unico ad avere l'autorità e la competenza necessarie per sostenere il buon diritto di Brindisi ad avere una zona franca nel suo porto. Voi conoscete la storia della città e siete forse l'unico ad avere fede nel suo futuro sviluppo come centro marittimo. Voi avete soprattutto l'entusiasmo necessario per sostenere e far trionfare una tesi che, se appare giusta ai nostri occhi, presenta però molti punti deboli, tra i quali quello di carattere prevalentemente agricolo del capoluogo e dell'intera circoscrizione. A Voi quindi, fra pochi giorni, l'onore e l'onere di riferire e sostenere la posizione di Brindisi al riguardo, di fronte alla Commissione governativa per l'istituzione delle zone franche.»

Il dottor Francesco Arina, per tre volte sindaco di Brindisi, in uno suo studio sullo sviluppo della città scrisse: «Angelo Titi preparò in pochi giorni la sua dettagliata relazione e i suoi numerosi interventi nella discussione che seguì furono efficacissimi, corredati tutti con giovanile vigore polemico e con equilibrata competenza. E come risultato, la decisione della Commissione governativa fu inaspettatamente favorevole per Brindisi e sfavorevole per Bari. Ricordo che fu veramente grande la commossa intima gioia che animò il volto di Angelo Titi al

TRASCRIZIONE DEL GIORNALE DI BORDO DELLA GOLETTA "L'ANGIOLETTO"

1858



ANNIVERSARIO DEI 160 ANNI DELL'AGENZIA MARITTIMA TITI

1848 · 2008

commentare: "É stata una bella vittoria, forse l'ultima per me. Ma che importa! Brindisi ne raccoglierà i frutti per sempre". E il commendatore Angelo Titi continuò nel perseguire quell'importante progetto alla cui attività e sviluppo si dedicò con passione sino all'ultimo istante della sua vita.»

Angelo Titi, infatti, divenuto presidente del Consiglio provinciale delle corporazioni, aveva fatto dello sviluppo del porto di Brindisi la sua missione. Aveva in sé la chiara visione di un porto moderno ed era stato il primo a credere nella possibilità reale di ricreare per Brindisi una zona franca. In una rivista degli anni 30 si può leggere: "Fra i primi progetti che furono studiati per spingere nel modo più acconcio a migliore fortuna l'economia brindisina, si prospettò l'idea di chiedere il ripristino nel porto di Brindisi di quei privilegi che i governi borbonici avevano concesso al porto di Brindisi nel 1844, allorché con il decreto 9488 istituirono la Scala franca e di cui a più riprese, il professor Angelo Titi, sia nella sua qualità di studioso di problemi marittimi che quale dinamico presidente del Consiglio provinciale

delle corporazioni, si era fatto autorevole patrocinatore".

«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 me-



LE IMMAGINI A destra Teodoro Titi, il fondatore dell'Agenzia. In basso uno dei discendenti, omonimo scomparso nel 1963

raviglioso 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 piroscafi, 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, Benito Mussolini 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 perché a quanto pare si vanno delineando le stesse gelosie ed invidie di allora, riportare integralmente quanto ebbe a scrivere in proposito l'Ascoli 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, si 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, né 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 venute 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, né valse ad arrestare que-





LE IMMAGINI A sinistra Teodoro (1830-1920) e Nicola Titi (1826-1905)

sto 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... il commercio non trovò quanto abbisognava al suo sviluppo e 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, onde che le sognate correnti di traffico internazionale non si stabilirono, e conseguentemente non si potette nemmeno convenientemente sfruttare l'approdo della Penisola faticosamente conquistato...» [Angelo Titi in: "Relazione per il Porto Franco" - Consiglio Provinciale dell'Economia - Brindisi, aprile 1928]

Purtroppo, l'ambito progetto di Angelo Titi per l'istituzione della zona franca del porto di Brindisi, pur se mai abbandonato, non si concretizzò, scontrandosi per anni con ostacoli ed impedimenti di varia natura fino a paralizzarsi del tutto con lo scoppio della Seconda guerra mondiale, quando la città vide inevitabilmente capitolare gli interessi locali agli interessi nazionali che ne fecero una testa di ponte militare con il porto pieno di movimenti di uomini e di materiali bellici, per la campagna di Grecia e verso i porti libici di Tripoli e Bengasi.

Finita quella rovinosa guerra e dopo i primi anni della difficilissima ricostruzione durante i quali il porto, perso il suo ruolo bellico, languiva in una preoccupante inattività, nel 1951 - emanata in gennaio la legge istitutiva

- il presidente Alcide De Gasperi poneva simbolicamente la prima pietra del famigerato Punto franco del porto di Brindisi progettato dal professor Guido Ferro ordinario di costruzioni marittime e preside della facoltà di ingegneria dell'Università di Padova. Poi, nel 1953, il fratello minore di Angelo, Teodoro - il nonno omonimo di Teo Titi, attuale titolare dell'Agenzia Titi ed il cui padre Angelo ancora oggi viene chiamato "Angioletto" dai suoi amici - fu nominato presidente del Consorzio del porto di Brindisi, che era stato creato nel 1949 proprio allo scopo di incrementare le attività portuali e favorire l'industrializzazione attraverso la creazione di un Punto franco e di una Zona industriale, ma che in pochi anni era caduto in crisi istituzionale ed era stato commissariato.

Teodoro Titi lavorò duramente e nel 1957 poté illustrare all'Assemblea consortile tutti i punti realizzati nei quattro anni del suo mandato in vista dell'istituzione del ripetutamente rinviato Punto franco, essendosi di fatto attuato per completo il piano per il suo allestimento: banchinamenti, escavazioni, muro di sostegno, magazzini di calata, lavori di recinzione, la strada di circonvallazione, la gru elettrica a servizio della zona franca, l'approvazione dei finanziamenti per gli edifici direzionali e gli impianti ferroviari. Era stato inoltre creato il regolamento di esercizio del Punto franco e già ratificato dal ministero. Anche in quell'occasione purtroppo, pur annoverandosi il porto di Brindisi tra gli scali più vivaci per movimento passeggeri in linea con l'ascesa cominciata nei primi anni '50, il progetto del Punto franco era destinato a non decollare perché, oltre ad altri vari impedimenti, lo contrastava l'evidente strutturale carenza delle indispensabili adeguate linee ferroviarie e delle grandi comunicazioni stradali con le corrispondenti reti nazionali.

Angelo Titi venne a mancare all'affetto della sua famiglia e all'apprezzamento della sua amata città all'età di soli 63 anni, il 22 febbraio 1932. L'oratore designato dalle autorità e dagli enti del Comune e della Provincia di Brindisi a dare l'estremo saluto all'illustre brindisino prematuramente scomparso, così concludeva: «Il padre, il cittadino furono in Lui tipi esemplarmente uniti in forma severa, ma luminosa, di galantuomo. Non deviazioni, non confusione di doveri, ma armonia di virtù esemplari; perciò, rimane non confuso nella Sua linea morale fra quanti lo ricordano».

Anni dopo la sua scomparsa, il 4 settembre 1956, la Giunta comunale del sindaco Manlio Proto deliberò all'unanimità perché la Zona franca del porto di Brindisi fosse intitolata ad Angelo Titi e il 30 maggio 2007 il Consiglio comunale approvò intitolargli una via della Zona industriale contigua al porto.

