

Fronte del porto

Il 10 giugno 1908 si riunì a Roma «Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici» per esprimere il suo parere in merito all'istanza presentata dal Comune di Mola di Bari al Governo del Re per la classifica in *prima categoria* del suo porto che era allora di seconda categoria (quarta classe). Qui il deputato Gustavo Semmola – eletto nel collegio elettorale di Monopoli che comprendeva anche il comune di Mola – tenne una comunicazione in cui dava legittimità alle richieste avanzate dal comune di Mola. Si tratta di una relazione interessante per diversi motivi: stigmatizza le pessime condizioni del porto; delinea il variegato quadro operativo in cui venivano impiegati i natanti e i marinai molesi; indica il numero dei marinai autoctoni; individua, nell'ambito del traffico commerciale marittimo, i diversi approdi dei natanti molesi («le coste dell'Austria, della Dalmazia, del Montenegro, della Grecia, dell'Egitto e della Tunisia e dell'Impero ottomano»); e, infine, fornisce preziose informazioni – relative agli arrivi e alle partenze negli anni 1902-1905 – sul numero dei piroscafi e dei velieri, sulla loro nazionalità, sulla loro stazza e sulla quantità delle merci trasportate.

Non è inutile rilevare che i molesi erano oltremodo interessati al passaggio del porto di Mola a porto di prima categoria. Il loro Comune sarebbe stato sollevato da notevoli spese: il costo del progetto e l'esecuzione delle opere sarebbero passate, infatti, a carico dello Stato!

Con il Decreto del 28 luglio 1908 il governo del Re accolse l'istanza del Comune di Mola. Tuttavia i lavori per mettere in sicurezza il suo porto furono procrastinati nel tempo.*

Qui di seguito pubblichiamo il Decreto di cui sopra nonché un manifesto del PNF del gennaio 1924, in cui si comunica l'impegno del governo a disporre la “compilazione (entro i limiti di UN MILIONE) di un progetto per il prolungamento per cento metri del molo” del Porto di Mola. Il Decreto e il manifesto appartengono alla collezione privata del cultore di storia molese Pietro Ciaccia, che ci ha concesso gentilmente a possibilità di pubblicarli. E noi di questo lo ringraziamo.

* In riferimento agli Atti del Consiglio Comunale di Mola relativi alle vicende del porto di Mola durante l'età giolittiana, vedi V. BARBANENTE, *Mola*, in *Piero Delfino Pesce. Nel centenario della nascita*, Edizioni Laterza, Bari, 1981, nota n. 17, pag. 59.

PER

Il Porto di Mola
di Bari



NAPOLI
TIPOGRAFIA ANGELO TRANI
Via Medina, 25
1908

Eccellentissimi Signori, Presidente e Componenti
il Consiglio Snperiore de'Lavori Pubblici

R O M A

I.

Viene allo esame di questo spettabile Consiglio superiore l'istanza del Comune di Mola di Bari per la classifica in 1.^o categoria del suo porto che oggidì è invece di 2.^a categoria (4.^a classe). Detta istanza è fondata sulla retta interpretazione della legge 2 aprile 1885 (art. 1.^o) e del sussecativo regolamento approvato con R. decreto 26 settembre 1904.

Tale istanza ha avuto quindi parere ampiamente favorevole da parte del Consiglio dell'Industria e del Commercio, come da parte del Consiglio Superiore di Marina — con pregevoli relazioni.—Il Comune di Mola di Bari s'augura vivamente che il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici voglia confermare tali pareri, col suo autorevolissimo, dando alfine a legittime aspirazioni definitivo fondamento.

II.

La Commissione Reale per i servizi marittimi, recatasi personalmente a visitare il porto di Mola di Bari nel 1905, rileva sul medesimo quanto segue (siccome leggesi a pag. 148 del Volume 3° dei suoi atti).

« *Condizioni generali.* — Mola di Bari attinge dalla vita marinara la ragione principale della sua esistenza ».

« La numerosa classe di suoi pescatori, sfidando i rigori ed i pericoli del mare, attraversa perennemente l'Adriatico, svolgendo un piccolo ma assai fecondo commercio con le coste dell'Austria, della Dalmazia, della Grecia, dell'Egitto e della Tunisia. Sono circa tremila barcaioli che tornando in patria non trovano nel paese del loro paese *da riporre al sicuro le loro barche*; tanto infelici sono le condizioni di quel porto aperto a tutte le traversate dei venti, e ansato in modo da rendere difficilissima l'ancoraggio e l'approdo in qualunque punto delle spiagge di sopra ».

« Si aggiunga che una forte corrente spingendo le alghe marine verso il fondo del porto, lo ostruisce spesso in gran parte; e si deve all'industria operosità di quei pescatori estratte le alghe e vendute per consumo a modesto prezzo il porto è tenuto in qualche modo navigabile e se fu' oggi è stato impedito che la produzione

delle alghe non avvelenasse la città col morbo malarico ».

« Ma oggi anche questo misero rimedio verrà probabilmente a mancare, poichè ai rigori del mare si sono aggiunti quelli del fisco, il quale ha imposto ad ogni persona che voglia estrarre le alghe l'obbligo di farne domanda alla Capitaneria del porto; tale domanda deve essere fatta in carta da bollo di lire 1,20 e deve essere rinnovata ogni anno. Questa tassa gravosissima, considerata la povertà di quella popolazione, farà sì che spegnerà la piccola industria delle alghe, con quanto danno per la economia e la salute di quella piccola città è facile comprendere per le ragioni accennate avanti ».

« In questa condizione di cose, la rappresentanza comunale di Mola di Bari e le Società di marinai e di artigiani, che insieme rispecchiano la intera vita economica del paese, unanimemente hanno rivolto alla sottocommissione i seguenti caldissimi voti :

1° che il Governo aiuti con largo sussidio il comune per la costruzione di una scogliera a pietre perdute, in prossimità del Molo, in modo che il porto venga riparato dai venti di tramontana, greco, levante, scirocco. Per tale costruzione si desidera che il Genio civile proceda di accordo con la gente marinara pratica del luogo ;

2° che il Governo ritiri immediatamente l'inopportuna disposizione fiscale, ridonando la

libera estrazione delle alghe tanto utile nell'interesse del porto e della pubblica salute ».

III.

Premessa adunque la descrizione che del porto di Mola di Bari, e della vita marinara che colà si svolge, fa una Commissione di persone competenti e chiarissime, veniamo quindi a rilevare gli elementi di legge che suffragano l'assunto che qui ci mena, perchè cioè il porto di Mola sia classificato di prima categoria.

L'art. 1° del testo unico sui porti, spiagge e fari del 2 aprile 1885, N.° 3095 dice testualmente così :

« I porti sono di due categorie :

Alla prima categoria appartengono i porti e le spiagge che interessano la sicurezza della navigazione generale, e servono *unicamente o precipuamente a rifugio*, o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Della seconda categoria fanno parte i porti e gli approdi che servono *precipuamente* al commercio ed abbiano i requisiti dell'articolo seguente ».

Il regolamento per l'esecuzione di tal legge approvato con R. Decreto 26 settembre 1904 illustra tale disposizione di legge, disponendo per quanto si riferisce ai porti di prima categoria testualmente così :

« Interessando la sicurezza della navigazione generale, come servienti unicamente al rifugio delle navi, e sono quindi da iscriversi in 1° categoria, i porti e le spiagge, dove le navi effettivamente si riparano solo in tempi fortunosi, in attesa del momento propizio per riprendere la rotta ».

« Se servono anche pel commercio, sono di 1° categoria quando il tonnellaggio annuo complessivo delle navi che vi hanno appoggiato per rifugio *sia prevalentemente superiore* al tonnellaggio annuo complessivo delle merci imbarcate e sbarcate ».

Dunque il legislatore ha voluto contemplare come in una prima categoria quei porti i quali interessano la sicurezza della navigazione generale e servono *unicamente* o *precipuamente* a rifugio, od alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato: mentre che anno considerati di 2° categoria i porti e gli approdi *che servono precipuamente al commercio*.

Or, mentre ben chiaro è il commercio del porto di Mola (la succitata Commissione rileva una media ben meschina di esportazione — cioè circa tonnellate 1800, — e d'importazione — cioè circa tonnellate 1900 annue —) il suo carattere di rifugio è nettamente determinato da due elementi: a) la posizione geografica sua, per la quale i naviganti dell'Adriatico sono costretti a ritirarsi in esso nei tempi fortunosi di quel mare; b) la

grande ed alacra popolazione marinara, che fa di quel porto il suo naturale rifugio. La prima invece è manifesta nel che si consideri che Mola di Bari è l'unico approdo che s' appresenti al navigante, quando dopo Brindisi e sorpassato Monopoli si appressi a Bari ed il fortunale l'incolga, e così viceversa quando da Bari verso Monopoli e Brindisi diriga la prova e non abbia tempo di giungervi prima che la tempesta scoppi; e che tale approdo sia ben noto ed accettato da' naviganti lo dicono gli elementi di fatto raccolti durante l'istrasione della pratica, che lo spettabile Consiglio vorrà tener ben presenti, da' quali elementi di fatto potrà ad ogni modo pur rilevare, in conformità del detto regolamento, che il tonnellaggio annuo complessivo delle navi che hanno colà appoggiato per rifugio è superiore al tonnellaggio annuo complessivo delle merci imbarcate e sbarcate (1).

Mentre che vorrà pur considerare che il porto di Mola di Bari è rifugio a tremila marinai, come la Commissione sindacata potette accertare: marinai che ben meritano dalla patria loco pel lavoro mirabile che compiono, — fanno così la pesca in alto mare per lunghi mesi, pesca, che è oggidì largamente praticata da tutt'i popoli civili, e purtroppo assai scarsamente in

(1) Alligiamo estratto delle pubblicazioni statali che annuali della Camera di Commercio di Bari per gli anni 1902-1903, che confermano la nostra tesi.

Italia; e quindi hanno bene il dritto tornando in patria di dar sicuro ricetto alle loro piccole navi. Nè vale il dire, che il legislatore non volle aver di mira nel determinare il carattere del porto di rifugio il ricetto che questo dà alle navi de' naturali del luogo. Prima di tutto è a considerare che *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere possumus*, orbene la legge svenunciata del 1885 parla soltanto di rifugio, senza alcuna distinzione che ne limiti la figura, e d'altronde il regolamento nel determinare tale figura nel svenunciato articolo neanche fa distinzione fra navi del luogo e navi di passaggio, ma considera soltanto che il porto sia non già di commercio ma di ricetto in tempi fortunosi in attesa del momento propizio per riprendere la rotta. E tali non sono forse le navi dei molosi che toccano il porto di Mola sol nei tempi fortunosi d' inverno, e colà attendono il momento propizio per riprendere la rotta?

Infine non è a trascurare un'ultima grave considerazione. Le piccole navi della marina da guerra, perfino i sommergibili audaci, percorrono da Venezia a Brindisi ben sovente l'Adriatico. Orbene, come per le navi di commercio così per esse il porto di Mola da Bari può diventare sicuro rifugio; mentre che oggidì nel tratto tra Bari e Monopoli esse non hanno dove ricovrare il fragile scafo, qualora la tempesta l'incolga.

Per tutte queste ragioni appare evidente che

il porto di Mola di Bari non è porto *che serva precipuamente al commercio* (come vuole il legislatore pe' porti di 2^a categoria) ma è porto *che serve precipuamente a rifugio ed anche alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato*—(come vuole il legislatore pe' porti di 1^a categoria). E giustamente quindi quell'alacre, industrie e nobile popolazione chiede che in 1^a categoria vada assegnato il suo porto, onde lo Stato lo tuteli e lo renda sicuro rifugio, onde le navi di passaggio, navi di guerra, e navi di commercio, durante le improvvise e fiere tempeste adriatiche, possano in esso ricovrarsi, ed i suoi figli minori tornando in patria — *in attesa del momento propizio per riprendere la rotta* (come testualmente il detto regolamento dice) — possano dare alle loro piccole ardite navi sicuro ricetto.

Roma 10 giugno 1908

GUSTAVO SEMMOLA
Deputato al Parlamento

Estratto dalle pubblicazioni statistiche annuali
(PORTO I)

PIROSCAFI
ARRIVATI

	1902			Ital.	1903			Ital.	1904			Ital.	1905		
	N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di	
		Stazza	merci			Stazza	merci			Stazza	merci			Stazza	merci
Ital.	14	8,827	33		21	16,364	174		19	16,431	13		5	4,131	86
Austr. Ung. . .	2	559													
piroscafi . . .	16	9,386	33		21	16,364	174		19	16,431	13		5	4,131	86
velieri	93	1,869	1,189		46	1,390	1,160		30	1,084	522		25	725	
arrivi compl.	109	11,255	1,222		67	17,754	1,334		49	17,515	535		30	4,856	86
part. complet.	99	11,014	900		66	17,677	407		48	17,442	1,266		32	5,004	6
TOTALE	208	22,269	2,122		133	35,431	1,741		97	34,957	1,801		62	9,860	92

PARTITI

	1902			Ital.	1903			Ital.	1904			Ital.	1905		
	N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di			N.°	TONNELLATE di	
		Stazza	merci			Stazza	merci			Stazza	merci			Stazza	merci
Ital.	14	8,827	319		21	16,364	76		19	16,431	812		5	4,131	6
Austr. Ung. . .	2	559	87												
Piroscafi . . .	16	9,386	406		21	16,364	76		19	16,431	812		5	4,131	6
Velieri	83	1,628	494		45	1,313	331		29	1,011	454		27	873	
Part. compl. .	99	11,014	900		66	17,677	407		48	17,442	1,266		32	5,004	6

Annuali della Camera di Commercio di Bari
DI MOLA)

VELIERI

ARRIVATI

		1902			1903			1904			1905			
		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		
			Stazza	merci		Stazza	merci		Stazza	merci		Stazza	merci	
Ital.	87	1,786	1,119	Ital.	40	1,259	1,051	Ital.	24	951	440	Ital.	17	571
Monten.	2	32	27	A. Ung.	1	23	14	Monten.	3	96	56	Monten.	5	93
Ottom.	4	51	43	Ottom.	5	108	95	Ottom.	3	37	26	Ottom.	3	16
	93	1,869	1,189		46	1,390	1,160		30	1084	522		25	725

PARTITI

		1902			1903			1904			1905			
		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		N.°	TONNELLATE di		
			Stazza	merci		Stazza	merci		Stazza	merci		Stazza	merci	
Ital.	77	1545	494	Ital.	39	1,182	331	Ital.	23	878	454	Ital.	19	719
Monten.	2	32		A. Ung.	1	23		Monten.	3	96		Monten.	5	93
Ottom.	4	51		Ottom.	5	108		Ottom.	3	37		Ottom.	3	61
	83	1628	494		45	1,313	331		29	1011	454		27	873

N. 452.



N. 452.

Decreto Discusso col quale il porto di Mola di Bari è iscritto nella 1ª categoria, come porto di rifugio, nell'interesse della navigazione generale.

28 giugno 1908.

*(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 21 luglio 1908, n. 179)***VITTORIO EMANUELE III****PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA**

Vista l'istanza 3 marzo 1907 del sindaco di Mola di Bari, intesa ad ottenere la iscrizione del porto di Mola di Bari, attualmente della 2ª categoria (4ª classe), nella 1ª categoria, quale porto di rifugio;

Ritenuto che tale porto ha effettivamente i requisiti voluti dalla legge per essere iscritto in 1ª categoria, potendo servire di rifugio al piccolo naviglio di quella costa;

Sentito il parere del consiglio dell'industria e del commercio, del consiglio superiore di marina, del consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato;

Vista la legge (testo unico) 2 aprile 1885, n. 3095, ed il regolamento 26 settembre 1904, n. 713;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il porto di Mola di Bari, in provincia di Bari, è iscritto nella 1ª categoria, come porto di rifugio, nell'interesse

della navigazione generale, ferma restando l'attuale classificazione nella 2^a categoria, 4^a classe, nei riguardi commerciali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1908.

VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei conti addì 29 luglio 1908.
 Reg. 44. Ann. del Governo n. 33. A. AMMINISTRATIVO.
 Luogo del Stallo. V. il Guardasigilli ORLANDO.

P. BERTOLINI.

Partito Nazionale Fascista

FASCIO DI MOLA

Concittadini,

Senza secondi fini politici o personali, unicamente per riguardo ad uno dei più alti interessi della benemerita categoria dei nostri marinai e della cittadinanza intera, credo opportuno rendere pubblica la seguente lettera del Segretario politico Federale di Bari. Signor ARALDO DI CROLLALANZA, interessato sempre vivamente da questo Direttorio per ottenere la costruzione del nostro Porto:

Bari, 21 Gennaio 1924.

Caro Valentini,

“ Il Prefetto di Bari, Generale DE VITA, mi comunica la seguente lettera:

“ Sono lieto comunicarLe che il Ministero dei L.L. P.P. (Direzione Generale per le Opere Pubbliche dell'Italia Meridionale) ha risposto nei seguenti termini all'interessamento da Lei preso per il porto di Mola di Bari:

“ Si comunica che, in seguito a recente visita praticata sopra luogo da un Ispettore Superiore del Genio Civile, è risultato che quello approdo è effettivamente poco sicuro e va soggetto al rapido riprodursi di banchi di alghe.

“ Ad ovviare, per quanto possibile, a tali inconvenienti, questo Ministero ha già disposto la compilazione (entro i limiti di UN MILIONE) di un progetto per il prolungamento per metri cento del molo, ai quali lavori intende dare attuazione al più presto.

“ È stato inoltre testè stipulato per la Impresa Conio il contratto per la manutenzione triennale del Porto cui trattasi, importante la spesa di lire NOVANTAMILA circa per ogni esercizio, contratto che è in corso di approvazione. F.^{to} il Pref.^{to} De Vita.

“ Cordialmente ti saluto,

Firmato: Il Segretario Federale

Araldo di Crollanza

Concittadini,

Le promesse del Governo Nazionale non somigliano affatto a quelle cui finora fummo abituati. I fatti seguiranno le parole; gl' increduli e le persone di mala fede si convinceranno, dai fatti, subito, come si opera dai Governi onesti, quando fanno **solenni promesse.**

La nostra profonda devozione al Duce, che volle riparare all'abbandono, che la nostra popolazione aveva per lungo tempo sopportata con sacrificio e rassegnazione.

I nostri sinceri e fervidi ringraziamenti al valoroso nostro benemerito concittadino, Signor Araldo di Crollanza, che, vincendo difficoltà non lievi, date le condizioni non certo liete del Bilancio Italiano, iniziò il suo lavoro nel mese di Agosto dello scorso anno, lavoro che è stato portato a termine con grande soddisfazione.

Mola, 24 Gennaio 1924.

PER IL DIRETTORIO
**IL SEGRETARIO POLITICO
PIETRO VALENTINI**