

*L'Istituto Ligure per la Storia della Resistenza e dell'Età Contemporanea ha promosso, d'intesa con l'Autorità portuale di Genova e il Consiglio della Regione Liguria, il 9 e 10 febbraio u.s. presso Palazzo "S. Giorgio", un convegno sul tema: "Salvare i porti. Genova e altri scali mediterranei nelle fasi finali della Seconda guerra mondiale".*

**A**lla vigilia della Seconda Guerra mondiale Sa-vona, secondo il censimento del 1936, ha con- 64.199 residenti di cui 27.716 occupati e 35.857 inattivi. Tra i primi, 2.195 lavorano in agricoltura, 13.285 nell'industria, 3.539 nei trasporti, 4.073 nel commercio e 7.511 nella pubblica amministrazione, in quella privata, nell'economia domestica, nelle professioni.

**Organizzato dall'ILSREC della Liguria i**  
**CONVEGNO SUL**  
**TEMA: "SALVARE I**  
**PORTI**

*La comunicazione di Mario Lorenzo Paggi,  
direttore dell'ISREC di Savona, sul tema:  
"Il porto di Savona-Vado tra il 1943 e il 1945"*

Gli occupati nel sistema industriale nel comprensorio savonese e in Val Bormida sono circa 25.000.

Dati, questi, che connotano la vocazione industriale di quest'area savonese e valbormidese dove dalla seconda metà dell'Ottocento nella prima, e dagli inizi del Novecento nella seconda, si sono insediate industrie metallurgiche, meccaniche, cantieristiche, chimiche, refrattarie, vetrarie, tessili che insieme al porto di Savona e alla rada di Vado costituiscono un sistema produttivo di notevole importanza.

Al riguardo, sono note a livello nazionale, tra le altre, la vetreria "Viglienzoni", il cantiere navale "Campanella", l'industria siderurgica "ILVA", le industrie meccaniche "Servettaz-Basevi", le officine elettromeccaniche "Scarpa e Magnano" di Savona, il Tecnomasio italiano "Brown Boveri", la "Monte-poni", l'"Ape", la "Fornicoke", la "Esso", la "Vacum Oil" di Vado Ligure, il cantiere navale "Baglietto" e

il "Cotonificio ligure" di Varazze, e, in Valbormida le vetrerie di Altare e Carcare, la Sipe, poi "ACNA" di Cengio, la "Ferrania", la "Cokitalia", la "Monte-catini" di Cairo M.te.

Una vallata, la Val Bormida, che costituisce un'area retroportuale strategica collegata già dal 1912 con il porto di Savona da una funivia aerea lunga 18 Km., la più lunga d'Europa, per lo stoccaggio del carbone e di altre merci nella piana di S. Giuseppe di Cairo Montenotte.

Sono anni, quelli a ridosso del 1940, che vedono i traffici del porto di Savona in aumento. Nel 1933 esso si colloca al terzo posto in Italia dopo Genova e Venezia per il movimento merci con 2.187.511 tonnellate di cui l'85% circa sono costituite da carbone e olii minerali mentre il 15% sono costituite da merci varie, che salgono a 3.182.000 tonnellate nel 1939 cui vanno sommati i traffici delle navi attraccate ai pontili della rada di Vado che sbarcano olii minerali e carbone, per poi scendere in modo drastico, come vedremo, negli anni seguenti, fino al blocco totale dopo l'8 settembre del 1943. L'importanza di questo comprensorio produttivo e trasportistico non sfugge ovviamente alla Francia cui l'Italia dichiara guerra il 10 giugno 1940. E, infatti, il mattino del 14 giugno di quell'anno una squadra navale francese, composta da 4 incrociatori, 12 cacciatorpedinieri e quattro sommergibili, bombarda oltre che la costa tra Genova e Sestri Ponente anche quella savonese con danni, seppur non gravissimi, allo stabilimento dell'"ILVA" di Savona, a parecchi complessi industriali di Vado e ad alcuni depositi di carburante lungo la costa tra le due città e facendo 6 morti e 22 feriti. E' in questa situazione drammatica che il porto di Savona vede ridurre drasticamente i suoi traffici che scendono da 2.305.000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nel 1940 a 77.000 nel 1943, a zero nel 1944 e fino all'estate del '45. Ed è l'8 settembre del 1943 il giorno più critico del porto savonese anche se la città aveva già conosciuto l'orrore della guerra quando nella notte tra il 23 e il 24 ottobre 1942 una formazione di aerei della Royal Air Force inglese, proveniente da basi situate in territorio britannico aveva bombardato il centro di Savona causando 27 morti e la distruzione di numerosi edifici.

Lo sbandamento dell'8 settembre è generale in tutt'Italia. Anche a Savona, all'annuncio dell'armistizio, gli

appartenenti alle Forze armate, privi di ordini, hanno motivo di credere che la guerra sia finita e la mattina del 9 di quel mese, secondo la relazione del generale Trabucchi, "le truppe italiane del settore ligure da La Spezia a Savona erano in disgregazione"<sup>1</sup>.

In particolare il presidio di questa città era caduto in mano tedesca anche se "quasi tutti i reparti riuscirono a distruggere e in parte ad occultare, consegnandolo ai civili, il loro armamento prima di sbandarsi"<sup>2</sup>. Ma nel porto di Savona i fatti prendono, già dal pomeriggio dell'8 settembre, un'altra piega, secondo la testimonianza del comandante del porto, pubblicata nel 1968 sugli Annali della Società Savonese di Storia Patria<sup>3</sup>. Enrico Roni era giunto a Savona nel 1942 al comando della Capitaneria di Porto con il grado di tenente colonnello.

Dopo l'occupazione della Francia era aumentato il traffico portuale, sia per il trasferimento in Italia di naviglio francese, sia per la nuova mansione dell'abolito Comando Marina di Savona che consisteva nella difesa del traffico, trasferita alla Capitaneria di Porto.

Dopo il 25 luglio del 1943 si presentava in Capitaneria un capitano di corvetta tedesco con la motivazione di essere l'ufficiale di collegamento con la Marina germanica poiché nel porto di Savona avrebbero stazionato circa 15 motozattere e cisternette che facevano la spola con i porti della Francia Meridionale. Alla richiesta del capitano Smiths di avere un ufficio, il Roni rispondeva negativamente, adducendo la ristrettezza dei locali. Di fronte a questa risposta negativa il capitano tedesco affittava alcuni locali nella vicina via Paleocapa. Sarà per questa ragione che l'8 settembre del 1943 il Roni non si troverà in Capitaneria i tedeschi che, però, aveva trovato in precedenza sulle alture di Savona verso il Colle di Cadibona. Ma era stato tranquillizzato dal fatto che a Lavagnola, cioè nel quartiere periferico di Savona attraversato dalla statale del Cadibona, stazionava una divisione costiera dell'esercito italiano. Sarà chiaro al colonnello Roni, dunque, che questa dislocazione delle Forze armate tedesche era in funzione dell'occupazione del porto di Savona e della città qualora l'Italia avesse rotto l'alleanza con la Germania nazista. Ma questi piani saranno in parte sventati. In quell'estate del 1943 anche il porto di Savona,

come quello di Genova, ospitava parecchie navi non per esigenze commerciali ma perché i comandi della Marina Militare avevano fatto spostare parecchio naviglio dai porti del Sud verso quelli del Nord per sottrarlo ai bombardamenti anglo-americani.

Fra luglio ed agosto del 1943 vi si trovavano ormeggiati la R.N. "Città di Milano" che aveva una stazza di 5300 tn., la motocisterna "Splender" di 12.175 tn., la motocisterna "Bitonto" di 9.751 tn. La mattina del 9 settembre si trovava in porto anche il "Castore" di 1.016 tn., per operazioni commerciali. E, le seguenti navi, ferme per riparazioni:

- la motonave "Rossini" di 2.425 tn.;
- il piroscafo "Cividale" di 3.176 tn.;
- il piroscafo "Alfio" di 2.134 tn.;
- il piroscafo "Marconi" di 1.188 tn.;
- il piroscafo "Camicia" di 982 tn.;
- il piroscafo "Iglesias" di 360 tn.;
- la motonave "Enderà" di 171 tn.

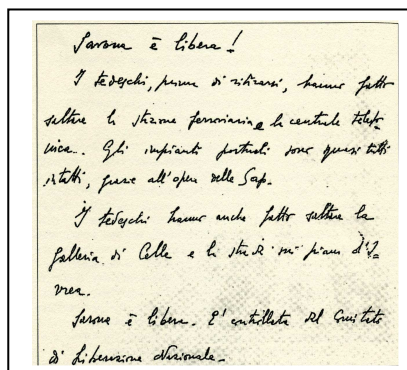
Inoltre, vi si trovavano ormeggiate una ventina di piccole unità e cioè: dragamine militari italiane (6 delle quali riusciranno a prendere il largo il mattino del 9 settembre '43), rimorchiatori e piccoli pontoni, oltre a una quindicina di motozattere tedesche che partiranno anch'esse la mattina presto del 9 settembre 1943 con il permesso del Roni. Infine, una nave di salvataggio francese, la "Mount Caume". Complessivamente 12 navi per un totale di 40.678 tn. delle quali 10 di esse si autoaffondarono la mattina del 9 settembre. Ma come fu possibile tutto questo? Nel tardo pomeriggio dell'8 settembre Roni e i suoi ufficiali apprendono dalla radio la notizia della firma dell'armistizio. E all'ora di cena si sintonizzano su quella inglese

- non più nemica - dalla quale apprendono le istruzioni dell'Ammiraglio Cunningham secondo le quali i tedeschi non devono impadronirsi della flotta italiana e tutte le navi in grado di muoversi devono partire per Malta. Il colonnello Roni, anche su richiesta del capitano di vascello Giuseppe Fiorentino, comandante della "Città di Milano" telefona a Marina -Genova e alla domanda sul da farsi il capitano di corvetta Bonanati risponde che l'Ammiraglio Pinna, comandante di Marina-Genova è al porto e che avrebbe richiamato. Dopo questo momento gli avvenimenti si succe-

dono in modo drammatico e concitato. Roni, che può contare su 30 marinai di cui 12 addetti alle ostruzioni retali del porto, gioca d'astuzia con il Capitano tedesco Wilhelm Smiths, il quale, fino a quel momento, ignora che i tedeschi sono in procinto di occupare Savona e il porto. Alle ore 3 del 9 settembre Marina-Genova comunica a Savona di far accendere i fuochi delle navi. Alle 5,45 una telefonata del colonnello Praga, comandante del presidio di Savona, comunica a Roni che i tedeschi stanno per occupare la città. Roni, però, è ancora senza ordini precisi. Tuttavia fa comunicare al capitano Smiths che la sua precedente richiesta di far partire le 15 motozattere tedesche per Tolone, viene accolta e che l'ingresso del porto è stato liberato dalle ostruzioni retali. E ciò, ragiona Roni, al fine di allontanare dal porto di Savona circa 100 militari tedeschi la cui presenza avrebbe potuto ostacolare l'autoaffondamento delle navi e la partenza di quelle in grado di farlo. Roni, nel frattempo, da l'ordine alle ore 6,30 di gettare in mare armi e munizioni per non farle cadere in mano tedesca.

Alle 7, finalmente, Roni riceve dal capitano di corvetta Bonanati di Marina-Genova i seguenti ordini:  
- distruggere gli archivi segreti;  
- distruggere gli apparecchi radio;  
- autoaffondare le navi che non sono in grado di partire;  
- far partire le navi in grado di prendere il largo.  
Roni, sono le 7,15 impartisce l'ordine di avvertire i comandanti delle navi in porto e invia per questo compito il tenente Garrone e il sergente Martel-lucci.

Alle ore 9 i tedeschi, che nel frattempo avevano occupato il porto, ne chiudono l'imbocco. Ma, in precedenza, le unità in grado di salpare avevano già preso il largo, a parte due dragamine il cui comandante non aveva eseguito l'ordine. Si trattava di due F.R. 212 e 71, del rimorchiatore "Perseveranza" e di tre dragamine, mentre, delle 12 navi presenti in porto il mattino del 9 settembre 1943, 10 di esse si autoaffondarono sul posto per complessive 40.000 tn. circa. In nessun porto italiano, avvenne un fatto del ge-



In una pagina del suo diario, Paolo Emilia Iaviani, trascrive quanto appreso su notizie telefoniche da Savona pur tra alcune imprecisioni, comprensibili in quei giorni convulsi e drammatici, a proposito della liberazione della nostra città. Si noti, però, la notizia relativa agli impianti portuali di Savona "quasi tutti intatti, grazie all'opera delle Sap", che conferma quanto scritto nelle relazioni della brigata "Francesco Colombo" e dei distaccamenti "Paolo Antonini" e "Giuseppe Romboidi". Questo documento è tratto dal libro di Maurizio (alvo "Eventi di libertà" che lo ha ripreso da quello di Carlo Brizzolati "Un archivio della Resistenza in Liguria"

nere alla presenza dei tedeschi, affermerà, successivamente, il colonnello Roni a conclusione della sua già citata relazione.

Interessante, al riguardo di questo episodio che costituisce il primo atto di resistenza alle Forze armate tedesche è il punto di vista di un testimone del tempo, Nanni Rebagliati. "Un operaio che nel settembre del '43 aveva trent'anni e lavorava in porto come ribattitore di chiodi, conferma la mancanza di un coinvolgimento della "gente comune" sia in città che nel porto, nei confronti delle operazioni di autoaffondamento della flotta. Anche lui la mattina del 9 settembre era sulle banchine del porto e osservava lo spettacolo dell'autoaffondamento delle navi. Il suo stato d'animo, era quello di un testimone stupito, che assisteva con distacco all'evento. Rebagliati non apparteneva ancora al mondo della cospirazione. Come molti operai, percepiva un sentimento di forte ostilità verso il fascismo, ma non aveva un preciso orientamento politico". Solo nei primi mesi del '44, Rebagliati deciderà di partecipare attivamente alla lotta partigiana, si avvicinerà al Partito Comunista e sarà tra gli organizzatori delle S.A.P.

Dalla sua testimonianza si ricava l'impressione che il clima in porto, come nel resto della città, fosse di grande angoscia e di paura. Ricorda Rebagliati: "Il porto era fermo, i pochi portuali che erano in circolazione facevano come me. Guardavano affondare le navi e pensavano a cosa avrebbero fatto i tedeschi che adesso erano i padroni". Sollecitato a ricordare qualcosa di più preciso a proposito delle operazioni della Marina in porto, nella mattina del 9 settembre, Rebagliati, dopo aver sentito nominare il capitano Roni, afferma: "Sì, il comandante Roni. Era un antifascista"<sup>4</sup>. Come già documentato, con l'occupazione del porto da parte dei tedeschi l'attività commerciale si ferma.

Ma l'area circostante il porto a mezzogiorno del 30 ottobre 1943 viene colpita da quello che rimarrà il più luttuoso e il più disastroso dei bombardamenti subiti dagli Alleati, con 107 vittime e numerose case della calata del porto vecchio distrutte. Il 1944 inizia con i due bombardamenti del 16 gennaio che colpiscono il porto e alcune case del centro città causando 22 morti. Il 4 giugno le bombe colpiscono Vado e lo stabilimento della "Brown Boveri" che produceva motori e materia-

le rotabile per le ferrovie; il 22 giugno è la volta del deposito della "Petrolea" in località Natarella a Savona; il 25 luglio vengono colpiti gli impianti industriali di Vado; il 27 e 28 agosto il porto di Savona dove il grande capannone delle merci varie è semidis trutte.

Intorno alla metà del 1944, in previsione di uno sbarco di truppe alleate in Liguria, l'ing. Isidoro Benino, amministratore delegato della società Funivie Savona-S.Giuseppe e della Fornicoke e, successivamente, dell'I.R.I, ed una delle personalità più influenti della Resistenza savonese, ebbe numerosi contatti a Finale Ligure con il maresciallo d'Italia Enrico Caviglia riuscendo a convincerlo ad accettare la responsabilità di formare un governo provvisorio nella zona di sbarco. L'adesione di Caviglia alla lotta contro i tedeschi e la R.S.I. è stata resa nota da Ermete Ferrari, il "comandante Ferro" della Seconda zona ligure in un articolo di aprile-settembre del 1975 sulla rivista "Italgas"<sup>5</sup>. Tuttavia la Resistenza savonese fu impotente in quel periodo del 1944 per la salvaguardia del porto di Savona. Infatti se dal 1940 esso non aveva subito danni rilevanti alle sue strutture, a partire dall'inizio del '44 intensi bombardamenti danneggiarono la maggior parte delle banchine. Ma i danni maggiori vennero provocati dalle forze armate tedesche che "con il brillamento di mine di rilevante potenza distrussero gran parte delle opere portuali"<sup>6</sup>.

Il primo brillamento di queste cariche avvenne fra il 13 e il 22 settembre del 1944 cui seguì la seconda serie il 14 febbraio del 1945. I danni arrecati allo scalo dagli eventi bellici risultarono, così, particolarmente gravi e solo le Funivie di Savona e i pontili nella rada di Vado Ligure non subirono danni di sorta per l'intervento della Resistenza.

Infatti, la Resistenza savonese che subito dopo l'8 settembre del 1943 aveva visto i primi nuclei di partigiani organizzarsi nell'immediato entroterra appenninico e in città, a metà giugno del 1944 può contare su un organico tale da poter veder riconosciuto il proprio territorio da parte del comando militare della Liguria come Seconda zona operativa della Liguria ed è proprio in questo periodo che si vanno costituendo le SAP e i GAP. Per il 15 aprile del 1945 le SAP saranno organizzate in 41 distaccamenti e 8 brigate che con un organico di 1700 volontari danno vita alla divisione

"Antonio Granisci" comandata da Angelo Aime e coprono tutto il territorio costiero della Seconda zona.

Inoltre, quattro brigate partigiane (la Bixio, la Bal-tera, la Manin, la Briganti) che raggnippano 17 distaccamenti e raggiungono un organico di 1200 volontari che saliranno a circa 2000 alla vigilia dell'insurrezione, vengono aggregate alla Divisione "Gin Bevilacqua" al comando di Hermann Wygoda il 31 gennaio 1945.

Oltre alle formazioni garibaldine sono presenti nella Seconda zona collocata tra la Valle Arroscia a Ponente, la Valle dell'Olba a Levante e la Bassa Langa a Nord, le formazioni autonome che si raccoglieranno nella divisione "Fumagalli" al comando di Giuseppe Dotta e la brigata di "Giustizia e Libertà" "Nicola Panevino" organizzata da giudici, avvocati e medici, che, con un organico di 330 volontari è comandata da Emilio Botta. A metà aprile del 1945 il comando partigiano viene a conoscenza del piano tedesco per la difesa di Savona e di quello preparato dagli Alti Comandi del Corpo d'Armata "Lombardia", che prevede un ripiegamento di tutte le forze nazifasciste (operazione Kiinstlich Nebel) sulla linea Ticino-Po e la contestuale distruzione delle opere portuali, degli impianti industriali e delle infrastrutture viarie e ferroviarie. Di contro, il comando partigiano provvede a elaborare un piano per la liberazione di Savona in pieno accordo con il CLN e con gli obiettivi del "Piano A" del comando regionale ligure (liberazione della città da parte dei partigiani con insurrezione delle popolazioni mirata anche ad azioni efficaci di anti sabotaggio) e con la partecipazione attiva degli operai delle fabbriche che avevano avuto un ruolo di primo piano nella Resistenza savonese, superando le disposizioni del generale Clark e dell'Alto comando alleato<sup>7</sup>. Il 24 aprile il CLN di Savona lancia l'appello all'insurrezione, e nello stesso giorno, "il comando della Seconda zona ligure diede ordine ... alla divisione 'Gin Bevilacqua' di attuare il movimento previsto e di iniziare l'azione di attacco secondo il piano stabilito; il Comando della Divisione 'Antonio Granisci' ricevette l'ordine di iniziare il moto insurrezionale occupando e attaccando gli obiettivi prestabiliti"<sup>8</sup>, mentre "nella Val Bormida e ai limiti del territorio con il Piemonte sono in condizioni di intervenire reparti della Div. autonoma 'E. Fumagalli' e della Brigata G.L. 'Nicola Panevino'"<sup>9</sup>

Ordine che viene eseguito con prontezza ed efficacia mirato ad azioni incisive di anti sabotaggio iniziate già a partire dalle ore 18 del 24 aprile con combattimenti in vari punti di Savona. Vi è da tenere presente come il C.L.N. savonese ottemperasse in modo corretto e puntuale alle indicazioni provenienti sia dalla Missione britannica di collegamento presente nella Seconda zona, sia a quelle del C.L.N.A.I.

Al riguardo Ferruccio Farri nella presentazione del "Rapporto sul controsabotaggio nell'Italia settentrionale del 18 luglio 1945", firmato dal Colonnello R.T. Hewitt della Special Force Britannica, riportato sulla rivista del Movimento di Liberazione in Italia di Milano, n. 14 del settembre 1951, afferma: "Il sabotaggio, che nelle immutabili direttive del Comando supremo alleato doveva essere la funzione primaria, anzi esclusiva, delle forze della resistenza e delle formazioni partigiane, non doveva essere più principalmente diretto a logorare le forze del nemico, ma soprattutto a prevenire e paralizzare la volontà distruttrice del tedesco" una volta "acquistata la certezza della vittoria, nell'invernata 1944-45", poiché "l'interesse degli Alleati cominciò a proiettarsi sul dopo-liberazione apparendo ben preoccupante la prospettiva di un paese così denso di popolazione e già così impoverito che uscisse dalla guerra con l'attrezzatura civile e industriale distrutta o gravemente rovinata". Tra le azioni più importanti vanno segnalate quelle relative al disinnescamento di mine nei seguenti punti vitali:

- banchine del porto di Savona;
- ferrovia di Savona-Santuario;
- centrale elettrica;
- ponti stradale e ferroviario di Zinola. In particolare va segnalato come "per ordine del Comando tattico della Seconda zona ligure del CLN, i GAP e le SAP cittadini vengono armati per l'eliminazione di alcuni centri di resistenza di appartenenti alle Brigate Nere fasciste, mentre nuclei di lavoratori portuali provvedono al disinnescamento delle cariche esplosive disposte lungo le banchine e presso le attrezzature portuali e gli operai delle principali fabbriche si incaricano della difesa degli stabilimenti industriali. Le SAP dei Fu-nivieri si impadroniscono di un pontone armato e rimuovono le teste di siluro e altri ordigni esplosivi predisposti per la distruzione della stazione di Miramare delle Funivie. Contemporaneamente ven-

gono occupati la Prefettura, la sede del comando tedesco e tutti gli edifici pubblici e militari"<sup>10</sup>. In particolare, la brigata sappista "Francesco Colombo" "la sera del 24 aprile alle ore 22 inizia ad attaccare le forze nazifasciste presenti in città e, presidiando tutti gli obiettivi di pubblica utilità, si teneva il controllo sino alle 5 del 25 aprile. Non vedendo arrivare le forze partigiane di rinforzo, dato il numero inferiore in uomini e armamento del nemico, il comandante decideva di presidiare il porto, la società ILVA, il gas, l'acquedotto, la centrale elettrica, il deposito locomotive"<sup>11</sup>. Il distaccamento "Taolo Antonini" "il giorno 25 alle ore 4,30 si avviava per l'occupazione del porto e si incontrava con una decina di tedeschi che presidiavano il porto, il distaccamento li attaccava e nel combattimento 6 elementi si staccavano e procedevano al disinnesco delle mine poste sulle banchine del porto, nel combattimento che ne seguiva 5 tedeschi rimanevano feriti, i tedeschi si ritirarono e venne così effettuata l'occupazione del porto dalla parte delle forze del Corpo Volontari della Libertà"<sup>12</sup>.

Il distaccamento "Giuseppe Rambaldi" "alla sera della prima calata delle forze partigiane della montagna presidiava i punti strategici della zona e si procedeva nella zona del porto coadiuvati da elementi civili, alla neutralizzazione degli impianti di accensione delle mine impedendo la totale distruzione del porto e catturando così anche dei nemici"<sup>13</sup>.

In una documentata memoria intitolata "Il personale dell'azienda nel periodo bellico" conservata nell'Archivio dell'Autorità Portuale di Savona-Vado viene raccontata la storia del porto tra l'8 settembre del '43 e il 25 aprile del '45. In particolare:

- i deprezzamenti e le rovine degli impianti e dei magazzini dell'azienda da parte delle forze armate tedesche di occupazione;
- il salvataggio di parte del materiale di dotazione del magazzino ammontante a parecchi milioni di quel tempo;
- lo smantellamento di parte dei mezzi di banchina e delle cabine di trasformazione nonostante l'opposizione tedesca con motivazioni diverse;
- l'occultamento di parte di tre ponti scaricatori e di quattro gru da trasferire in Germania nell'aprile del 1944;
- l'impedimento, con stratagemmi vari, dell'ostru-

zione dell'accesso al porto;

- il sabotaggio del brillamento da parte del personale dell'Azienda in collaborazione con i lavoratori portuali nel corso della ritirata dei tedeschi, delle mine poste dai tedeschi che se fossero brillate, avrebbero staccato la massima parte delle zone portuali dalla terraferma<sup>14</sup>. Anche un memoriale di Pietro Buscagliene, Francesco Maffei, Ormano Cardino, Antonio Dell'Amico, Emilio Ferro documenta l'impegno dei lavoratori dell'azienda Mezzi meccanici del porto di Savona "per opporsi al continuo e sistematico deprezzamento vandalistico delle attrezzature e dei materiali esistenti da parte delle truppe tedesche" per "rendere efficienti gli impianti portuali, entro breve tempo, precedentemente salvati e messi poi in azione". "Infatti - prosegue questo memoriale

- "quello di Savona è stato l'unico porto italiano che ha potuto disporre di mezzi meccanici, di impianto elettrico e officina in stato di funzionalità per la ripresa delle operazioni portuali solo dopo tre mesi dalla fine della guerra"<sup>15</sup>. Testimonianze, queste e quelle contenute nelle relazioni precedentemente citate delle SAP della divisione "Antonio Granisci", che sostanzialmente concordano con quella contenuta nel già nominato Rapporto del colonnello R.T. Hewitt che riferisce al riguardo: "La prima Missione Britannica di Collegamento, destinata a collaborare con il CLN di Savona, ebbe sfortuna all'inizio; ma più tardi fu rinforzata e al principio di aprile aveva preso contatto con i pochi membri rimanenti del Comitato di Savona ed aveva rifornito le formazioni partigiane sulle colline che circondano il porto del materiale necessario per il loro compito di controsabotaggio. L'Ufficiale Britannico di Collegamento che comandava la Missione di Savona fu interessato da presso nelle trattative per la resa dell'esercito in Liguria, e durante tutte le trattative insistette che il nemico non eseguisse la demolizione nel porto prima dell'evacuazione. La fermezza con cui furono condotte queste trattative, insieme con le veloci ed efficaci azioni militari per opera dei partigiani, che condussero alla liberazione della città, resero possibile la riapertura del porto alle navi entro una settimana dalla sua liberazione, piccolo essendo il danno procurato dal nemico"<sup>16</sup>. Tuttavia, invece e a parziale correzione con quest'ultima parte della relazione del Colonnello Hewitt, i danni provocati nel corso della guerra

al porto di Savona furono rilevanti anche se non determinanti per una lunga paralisi dei traffici nei mesi successivi al 25 aprile del 1945 e i maggiori furono quelli inferti dalle Forze armate tedesche, come ho già detto, nel settembre del '44 e nel febbraio del '45. Essi possono essere così riassunti:

- il molo frangiflutti era interrotto per due tratti di 40 e 50 mt;
- gli accosti della calata "Boselli", inservibili per 345 mt di lunghezza;
- la darsena "Vittorio Emanuele" totalmente inservibile;
- il magazzino merci varie aveva subito danni gravissimi;
- parecchi fabbricati risultarono semidistrutti, così come parte consistente della rete ferroviaria portuale;
- lo specchio acqueo, in parte minato, si presentava con i fondali in molti punti ostruiti dai ruderi delle strutture fatte saltare e dai numerosi relitti delle navi che vi erano state affondate<sup>17</sup>. Infine, vi è da precisare che il Comando partigiano in quei giorni della liberazione di Savona, aveva respinto le proposte di trattative del Comando tedesco avanzate tramite la Curia Vescovile, volte ad ottenere un salvacondotto per la ritirata e accompagnate dalla minaccia di ulteriori distruzioni e sabotaggi in caso di risposta negativa. Distruzioni e sabotaggi che non furono messi in atto anche per le efficaci azioni di antisabotaggio della Resistenza savonese e dei lavoratori del porto, come già detto in precedenza il 26 aprile del 1945, mentre erano ancora in corso le ultime operazioni per la liberazione di Savona, si costituiva la "Commissione per la ricostruzione del porto" alla quale succedette il 4 luglio successivo, il "Commissariato del porto". Così, già nel secondo semestre del '45, il comprensorio portuale di Savona-Vado ospita 967 navi che sbarcano e imbarcano 793.000 tn. mentre le navi in arrivo nel 1946 sono 2.407 e la movimentazione di merci, carbone e olii minerali si attesta già a 2.687.000 tn., che saliranno 20 anni dopo, nel 1966, a 10.976.332 tn. mentre le navi in arrivo saranno 4.883.

## Bibliografia

- <sup>1</sup> Giorgio Gimelli, *Cronache militari della Resistenza in Liguria*, Voi. I, pag. 8, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, 1985.
- <sup>2</sup> Giorgio Gimelli, *op. cit.*, Voi. I, pag. 15.
- <sup>3</sup> Enrico Roni, *L'autoaffondamento di 10 navi nel porto di Savona il mattino del 9 settembre 1943*, in *Annali della Società savonese di Storia Patria*, pagg. 85-120, Savona, 1968.
- <sup>4</sup> La testimonianza è riportata negli Atti delle giornate di studio, La Spezia 19 novembre 1993 sul tema: "8 settembre 1943" da Augusta Molina-ri *nella sua relazione: "Dal porto alla città: gli esordi della lotta di liberazione nel savonese"*, pagg. 145-150, editi dal Consiglio Regionale della Liguria e dall'Istituto Storico della Resistenza in Liguria, 1994.
- <sup>5</sup> la notizia è riportata da Nello Cerisola nella sua *Storia di Savona*, pag. 868, e segg., Editrice Liguria, Savona, 1968.
- <sup>6</sup> Nello Cerisola, *Storia del porto di Savona*, pag. 268, Editrice Liguria, Savona, 1968.
- <sup>7</sup> Queste notizie sulla Resistenza savonese sono state tratte dalla voce "Savona" di m.l.p. del *Dizionario della Resistenza*, Voi. II, Einaudi, Torino, 1998.
- <sup>8</sup> Giorgio Gimelli, *op. cit.*, Voi. II, pag. 831.
- <sup>9</sup> R. Badarello, E. De Vincenzi, *Savona insorge*, pag. 276, Tipo-lito "Ars Graphica", Savona, 1978.
- <sup>10</sup> Nello Cerisola, *Storia di Savona*, pag. 878, Editrice Liguria, Savona, 1968.
- <sup>11</sup> Guido Malandra, *Le squadre di Azione Patriottica Savonese. Bollettino delle azioni*, pag. 29, A.N.P.I., Savona, 2003.
- <sup>12</sup> Guido Malandra, *op. cit.*, pag. 32.
- <sup>13</sup> Guido Malandra, *op. cit.*, pag. 36.
- <sup>14</sup> Il documento dattiloscritto è conservato nell'Archivio dell'Autorità Portuale di Savona.
- <sup>15</sup> Il memoriale, firmato dagli autori, è conservato nell'Archivio dell'Autorità Portuale di Savona.
- <sup>16</sup> R.T. Hewitt, *Rapporto sul controsabotaggio nell'Italia settentrionale*, in *// Movimento di Liberazione in Italia*, n. 14, settembre 1951, pagg. 22-24, Milano.
- <sup>17</sup> Queste notizie sono state tratte da Nello Cerisola, *Storia del porto di Savona*, pag. 277, Editrice Liguria, 1968.