



ISREC

ISTITUTO STORICO DELLA RESISTENZA E DELL'ETÀ CONTEMPORANEA
DELLA PROVINCIA DI SAVONA

Quaderni Savonesi



Studi e ricerche sulla Resistenza e l'Età contemporanea

_____ **n. 5** _____
Savona, marzo 2008



ISREC

ISTITUTO STORICO DELLA RESISTENZA E DELL'ETÀ CONTEMPORANEA
DELLA PROVINCIA DI SAVONA

Quaderni Savonesi

*Studi e ricerche sulla Resistenza
e l'Età contemporanea*

_____ **n. 5** _____
Savona, marzo 2008

Quaderni savonesi. Studi e ricerche sulla Resistenza e l'Età contemporanea.

Anno 13, Nuova Serie n. 5, marzo 2008.

Autorizzazione del Tribunale di Savona n. 463 del 27.8.1996. Poste Italiane S.p.A. sped. abb. postale - 70% - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n. 46).

Direzione commerciale: Business Savona.

Nota: Su richiesta dell'ISREC della provincia di Savona, il tribunale di Savona ha ordinato in data 6 aprile 2007 l'iscrizione del mutamento del nome del nostro periodico "Il Notiziario" in "Quaderni savonesi. Studi e ricerche sulla Resistenza e l'Età contemporanea", nell'apposito registro tenuto dalla Cancelleria.

In copertina: Dalla rada di Vado Ligure, ripresa da un fotografia della prima metà del '900, nel 1946 due navi cariche di ebrei profughi da tutta Europa, salparono verso la Palestina. Al riguardo, si vedano gli articoli di pagina 10 e 18.

Direttore: **Umberto Scardaoni**

Direttore Responsabile: **Mario Lorenzo Paggi**

Progetto grafico: **Federico Grazzini**

Redazione: ISREC della provincia di Savona, via Maciocio 21/R, 17100 Savona
Casella postale 103, 17100 Savona
telefono e fax 019.813553
e-mail: isrec@isrecsavona.it
sito internet: www.isrecsavona.it

Stampa: Coop Tipograf, corso Viglienzoni 78/R, 17100 Savona

I dati riferiti ai destinatari dei "Quaderni savonesi" vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione a mezzo servizio postale e non vengono ceduti a terzi per nessun motivo.



ISREC

ISTITUTO STORICO
DELLA RESISTENZA
E DELL'ETÀ CONTEMPORANEA
DELLA PROVINCIA DI SAVONA

DALLA RADA DI VADO LIGURE, NEL 1946, IL PRIMO ESODO VERSO LA PALESTINA DI ALCUNE MIGLIAIA DI EBREI EUROPEI SCAMPATI ALLO STERMINIO NAZIFASCISTA

La documentazione e le testimonianze che pubblichiamo e che riguardano l'esodo di alcune migliaia di ebrei scampati allo sterminio nazifascista dalla rada di Vado Ligure verso la Palestina, risponde innanzi tutto a quella funzione primaria del nostro Istituto: ricordare avvenimenti che appartengono alla nostra Storia e che, con il tempo, rischiano di essere dimenticati; che si tratti poi di un avvenimento di notevole interesse, non solo storico, è provato dall'attenzione che i "media" (carta stampata e TV) hanno riservato a quanto è accaduto 60 anni fa e che ha portato alla creazione dello Stato di Israele.

Per quanto poi ci riguarda documentazione e testimonianze illustrano il ruolo che in tali avvenimenti, in un momento particolarmente difficile della nostra Storia hanno avuto uomini della Resistenza e Istituzioni Democratiche.

Il contesto infatti ci parla di un'Italia uscita dalla guerra distrutta e lacerata, con enormi problemi per l'emergenza della ricostruzione, la difficile risposta ai problemi elementari della sopravvivenza delle popolazioni stremate da anni di fame, di lutti, di distruzioni, in lotta per ottenere il riconoscimento internazionale del ruolo che la Resistenza ha avuto nella sconfitta del nazi-fascismo e per strappare condizioni meno dure ed onerose nel trattato di Pace allora in discussione.

Quando l'Italia e Savona fecero per contribuire a realizzare il sogno di una Patria per il popolo ebraico, è ancora una volta la prova del grande rinnovamento morale e civile che la Resistenza è stata per il nostro Paese.

Oggi lo Stato di Israele celebra il 60° della sua esistenza.

Con franchezza, diciamo, che saremmo stati certamente più soddisfatti se contemporaneamente si potesse celebrare il 60° dello Stato Palestinese così come voleva l'ONU con le sue numerose risoluzioni e come nel mondo e nella stessa Israele volevano le Forze di Pace e gli uomini di buona volontà come Ada Sereni, protagonista assoluta di quell'esodo dall'Italia e come affermato ancora pochi giorni fa dal grande scrittore e letterato israeliano Abraham Yehoshua: "Voi Europei avete creato lo Stato di Israele adesso dovete fare tutto quanto potete per aiutare i Palestinesi ad avere il loro Stato".

La polemica sulle responsabilità non solo Arabe ed Israeliane, sull'analisi dei comportamenti e delle strumentalizzazioni delle grandi potenze, di ieri e di oggi, sugli interessi presenti in quell'area dei grandi poteri economici planetari, di cui diamo ampia testimonianza con l'articolo di apertura di questo numero della nostra rivista, del prof. Nicolò Scialfa, non possono distrarre il nostro impegno per impedire una nuova guerra di sterminio, pagata in primo luogo da innocenti civili, come mostrano gli avvenimenti recenti a Gaza e mettere fine all'escalation di violenza in quell'area già funestata da anni di guerra.

Umberto Scardaoni

Il Sionismo moderno e il mandato britannico

Il Sionismo è tendenza politica ed ideologica che ha come connotato la costituzione di uno Stato ebraico. Il termine venne coniato da Nathan Birnbaum (1864-1937), contemporaneo di Theodor Herzl, vero fondatore del movimento sionista, dopo aver assistito personalmente, alla condanna e degradazione del capitano Dreyfus. Col caso Dreyfus Herzl comprende che è giunto il tempo di offrire agli ebrei della Diaspora un *focolare*. Tre anni dopo, a Basilea, Herzl convoca il primo congresso mondiale dell'organizzazione, con la finalità di costituire uno stato ebraico tutelato dal diritto internazionale. Nel 1901, in occasione del quinto congresso sionistico, viene creato il Fondo Nazionale Ebraico a cui si attribuisce il compito di acquistare terreni in terra d'Israele. Nel 1917, la Gran Bretagna con la *Dichiarazione Balfour*, si impegna ad agevolare la costituzione di un *Focolare nazionale* (National Home) in

LA QUESTIONE ARABO-ISRAELIANA

Nicolò Scialfa

Palestina, specificando che non dovevano comunque essere danneggiati i *"i diritti civili e religiosi delle comunità non-ebraiche della Palestina"*. Nel 1920, alla Gran Bretagna viene assegnato dalla Società delle Nazioni il Mandato sulla Palestina, che divenne operativo completamente nel 1923. Sotto il Mandato britannico l'immigrazione ebraica nella zona subì un'accelerazione: solo negli anni '20 immigrarono nella zona quasi 100.000 ebrei contro poco più di 5.000 non ebrei. Nel frattempo una nuova immigrazione, proveniente dalla Polonia, si sviluppa tra il 1924 ed il 1932. Dal 1933 si assiste a un'ondata immigratoria proveniente dalla Germania, conseguenza delle leggi razziste emanate dal regime nazista. Le iniziali richieste della popolazione araba di indire elezioni (che, essendo larga maggioranza, avrebbero visto vincitori principalmente i loro rappresentanti), di mettere fine al mandato e bloccare completamente l'immigrazione ebraica ebbero come risultato solo una dura repressione da parte delle forze britanniche. In seguito Londra vietò l'ul-

teriore acquisto di terre da parte dei coloni ebrei, promettendo di rinunciare al suo Mandato entro il 1949 e prospettando per quella data la fondazione di un unico Stato di etnia mista araba-ebraica. Ciò indusse pertanto gli ebrei palestinesi e le organizzazioni sioniste a cercare negli Stati Uniti l'appoggio che fino ad allora aveva concesso loro l'Impero britannico.

La nascita dello Stato d'Israele

La parte più drammatica della nascita dello Stato ebraico inizia nel 1939 con la pubblicazione del *Libro bianco*, con il quale l'amministrazione britannica pone fortissime limitazioni all'immigrazione e alla vendita di terreni agli ebrei. Nascono anche gruppi terroristici ebraici (*Irgun*, Banda Stern), che opereranno fino alla dichiarazione dello Stato di Israele, con azioni contro gli Arabi e le istituzioni britanniche. Agli inizi del 1947 la Gran Bretagna decise di rimettere il Mandato palestinese nelle mani delle Nazioni Unite, cui venne affidato il compito di risolvere l'intricata situazione, ma mantenne le rigide limitazioni all'immigrazione. Il 29 novembre 1947 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approvò quindi un Piano, la Risoluzione dell'Assemblea Generale n. 181, per risolvere il conflitto arabo-ebraico, dividendo il mandato britannico sulla Palestina in due stati, uno ebraico e l'altro arabo. Le reazioni alla risoluzione dell'ONU furono diversificate: la maggior parte dei gruppi ebraici, la accettarono, Gruppi ebraici più estremisti, la rifiutarono, essen-



1. Lo stato ebraico e lo stato arabo secondo il piano di spartizione dell'ONU del 1947.

do contrari alla presenza di uno Stato arabo in quella che era considerata "la Grande Israele".

Dichiarazione della Fondazione dello Stato d'Israele

In ERETZ ISRAEL è nato il popolo ebraico, qui si è formata la sua identità spirituale, religiosa e politica, qui ha vissuto una vita indipendente, qui ha creato valori culturali con portata nazionale e universale e ha dato al mondo l'eterno Libro dei Libri. Dopo essere stato forzatamente esiliato dalla sua terra, il popolo le rimase fedele attraverso tutte le dispersioni e non cessò mai di pregare e di sperare nel ritorno alla sua terra e nel ripristino in essa della libertà politica. Spinti da questo attaccamento storico e tradizionale, gli ebrei aspirarono in ogni successiva generazione a tornare e stabilirsi nella loro antica patria; e nelle ultime generazioni ritornarono in massa. Pionieri, ma'apilim e difensori fecero fiorire i deserti, rivivere la loro lingua ebraica, costruirono villaggi e città e crearono una comunità in crescita, che controllava la propria economia e la propria cultura, amante della pace e in grado di difendersi, portando i vantaggi del progresso a tutti gli abitanti del paese e aspirando all'indipendenza nazionale. Nell'anno 5657 (1897), alla chiamata del precursore della concezione d'uno Stato ebraico Theodor Herzl, fu indetto il primo congresso sionista che proclamò il diritto del popolo ebraico alla rinascita nazionale del suo paese. Questo diritto fu riconosciuto nella dichiarazione Balfour del 2 novembre 1917 e riaffermato col Mandato della Società delle Nazioni che, in particolare, dava sanzione internazionale al legame storico tra il popolo ebraico ed Eretz Israel [Terra d'Israele] e al diritto del popolo ebraico di ricostruire il suo focolare nazionale. La Shoà [catastrofe] che si è abbattuta recentemente sul popolo ebraico, in cui milioni di ebrei in Europa sono stati massacrati, ha dimostrato concretamente la necessità di risolvere il problema del popolo ebraico privo di patria e di indipendenza, con la rinascita dello Stato ebraico in Eretz Israel che spalancherà le porte della patria a ogni ebreo e conferirà al popolo ebraico la posizione di membro a diritti uguali nella famiglia delle nazioni. I sopravvissuti all'Olocausto nazista in Europa, così come gli ebrei di altri paesi, non hanno cessato di emigrare in Eretz Israel, nonostante le difficoltà,

gli impedimenti e i pericoli e non hanno smesso di rivendicare il loro diritto a una vita di dignità, libertà e onesto lavoro nella patria del loro popolo. Durante la seconda guerra mondiale, la comunità ebraica di questo paese diede il suo pieno contributo alla lotta dei popoli amanti della libertà e della pace contro le forze della malvagità nazista e, col sangue dei suoi soldati e il suo sforzo bellico, si guadagnò il diritto di essere annoverata fra i popoli che fondarono le Nazioni Unite. Il 29 novembre 1947, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite adottò una risoluzione che esige la fondazione di uno Stato ebraico in Eretz Israel. L'Assemblea Generale chiedeva che gli abitanti di Eretz Israel compissero loro stessi i passi necessari da parte loro alla messa in atto della risoluzione. Questo riconoscimento delle Nazioni Unite del diritto del popolo ebraico a fondare il proprio Stato è irrevocabile. Questo diritto è il diritto naturale del popolo ebraico a essere, come tutti gli altri popoli, indipendente nel proprio Stato sovrano.

Quindi noi, membri del Consiglio del Popolo, rappresentanti della Comunità Ebraica in Eretz Israel e del Movimento Sionista, siamo qui riuniti nel giorno della fine del Mandato Britannico su Eretz Israel e, in virtù del nostro diritto naturale e storico e della risoluzione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, dichiariamo la fondazione di uno Stato ebraico in Eretz Israel, che avrà il nome di Stato d'Israele. Decidiamo che, con effetto dal momento della fine del Mandato, stanotte, giorno di sabato 6 di Iyar 5708, 15 maggio 1948, fino a quando saranno regolarmente stabilite le autorità dello Stato elette secondo la Costituzione che sarà adottata dall'Assemblea costituente eletta non più tardi del 1 ottobre 1948, il Consiglio del Popolo opererà come provvisorio Consiglio di Stato, e il suo organo esecutivo, l'Amministrazione del Popolo, sarà il Governo provvisorio dello Stato ebraico che sarà chiamato Israele.

Lo Stato d'Israele sarà aperto per l'immigrazione ebraica e per la riunione degli esuli, incrementerà lo sviluppo del paese per il bene di tutti i suoi abitanti, sarà fondato sulla libertà, sulla giustizia e sulla pace come predetto dai profeti d'Israele, assicurerà completa uguaglianza di diritti sociali e politici a tutti i suoi abitanti senza distinzione di religione, razza o sesso, garantirà libertà di religione, di coscienza, di lingua, di istruzione e di cultura, preserverà i luoghi santi di tutte le religioni

e sarà fedele ai principi della Carta delle Nazioni Unite. Lo Stato d'Israele sarà pronto a collaborare con le agenzie e le rappresentanze delle Nazioni Unite per l'applicazione della risoluzione dell'Assemblea Generale del 29 novembre 1947 e compirà passi per realizzare l'unità economica di tutte le parti di Eretz Israel.

Facciamo appello alle Nazioni Unite affinché assistano il popolo ebraico nella costruzione del suo Stato e accolgano lo Stato ebraico nella famiglia delle nazioni. Facciamo appello – nel mezzo dell'attacco che ci viene sferrato contro da mesi – ai cittadini arabi dello Stato di Israele affinché mantengano la pace e partecipino alla costruzione dello Stato sulla base della piena e uguale cittadinanza e della rappresentanza appropriata in tutte le sue istituzioni provvisorie e permanenti. Tendiamo una mano di pace e di buon vicinato a tutti gli Stati vicini e ai loro popoli, e facciamo loro appello affinché stabiliscano legami di collaborazione e di aiuto reciproco col sovrano popolo ebraico stabilito nella sua terra. Lo Stato d'Israele è pronto a compiere la sua parte in uno sforzo comune per il progresso del Medio Oriente intero.

Facciamo appello al popolo ebraico dovunque nella Diaspora affinché si raccolga intorno alla comunità ebraica di Eretz Israel e la sostenga nello sforzo dell'immigrazione e della costruzione e la assista nella grande impresa per la realizzazione dell'antica aspirazione: la redenzione di Israele.

Confidando nell'Onnipotente, noi firmiamo questa Dichiarazione in questa sessione del Consiglio di Stato provvisorio, sul suolo della patria, nella città di Tel Aviv, oggi, vigilia di sabato 5 Iyar 5708, 14 maggio 1948.

Il conflitto arabo-israeliano

La Guerra del 1948, chiamata in Israele “Guerra d'indipendenza”, è considerata una sorta di mito fondativo nello stato ebraico. Mentre, gli arabi schierarono subito forze organizzate, dotate di mezzi corazzati, aerei ed artiglieria e con militari di buona qualità (soprattutto nel caso della Legione Araba transgiordana) gli israeliani disponevano, almeno nelle prime fasi della guerra, solo di armi leggere e di personale che era stato, in larga parte, addestrato in maniera sommaria. Un grave svantaggio per la Lega Araba fu la mancanza di ogni coordinamento e piano strategico, cosa che consentì agli israeliani di af-

frontare i paesi arabi uno alla volta. Gli anni che vanno dal 1948 al 1954 vedono vari tentativi di porre fine al problema dei profughi, ma nel dicembre del 1948 Israele si rifiutò di attuare la richiesta dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite di concedere il diritto di ritorno ai profughi palestinesi fuggiti in seguito ai disordini del 1947.

Nel 1954, sotto la protezione egiziana, nascono i gruppi (terroristici o partigiani, a seconda dei punti di vista) dei cosiddetti *fidā'īyyīn* che portano a compimento centinaia di incursioni armate in territorio israeliano. Nel 1956 l'Egitto blocca il Golfo di Aqaba e nazionalizza il Canale di Suez impedendone il passaggio alle navi israeliane. Francia e Gran Bretagna. Il 22 maggio del 1967, quando le truppe ONU ebbero completato il ritiro dall'Egitto, il Presidente Jamāl 'Abd al-Nāsir dichiara che *la questione per i paesi arabi non riguarda la chiusura del porto di Eilat, ma il totale annientamento dello Stato di Israele.*

Il 5 giugno del 1967 scoppia la guerra dei sei giorni: le forze israeliane iniziano le ostilità attaccando simultaneamente quelle egiziane, giordane e siriane e distruggendo a terra l'intera aviazione dei tre Paesi. Israele offre al governo giordano la possibilità di non essere coinvolto ma i cannoneggiamenti su Gerusalemme decretano il rifiuto giordano. In sei giorni di guerra Israele occupa il Sinai e le alture del Golan, Cisgiordania e Striscia di Gaza.

La “Guerra dei sei giorni” fu anche l'evento grazie al quale Israele attirò l'attenzione degli Stati Uniti, tanto da riuscire ad attirare il 50% degli aiuti economici complessivamente forniti dagli USA alle nazioni estere. In molte note governative USA si individua come il principale pericolo per gli Stati Uniti in Vicino e Medio Oriente il nazionalismo arabo, in grado di portare a tendenze autonome e antioccidentali gli Stati di una regione fortemente strategica per l'economia mondiale. La sconfitta che Israele inflisse a Jamāl 'Abd al-Nāsir fa sì che Israele diventi, in quanto fedele alleato, un ottimo avamposto statunitense nella regione. Il 22 novembre 1967 il Consiglio di Sicurezza dell'ONU adotta la risoluzione n. 242 per ristabilire la pace nei Territori Occupati e per il ritorno ai confini antecedenti la Guerra del 1967. Israele annette però Gerusalemme Est, in violazione alla risoluzione, e proclama la città riunita sua capitale.

Nel 1973, il 6 ottobre, giorno in cui si celebrava la cerimonia più sacra del calendario ebraico, lo Yom



2.

La Palestina dopo il conflitto arabo-israeliano del 1947-56, del 1967, del 1973-82. Nella cartina, la situazione attuale in Cisgiordania e a Gaza. Questa cartina e quella di pagina 4 sono tratte dai volumi 11 e 31 dell'Enciclopedia della Biblioteca di Repubblica.

Kippur, gli eserciti di Siria ed Egitto, attaccano i confini israeliani. L'esercito israeliano e la popolazione civile sono colti di sorpresa ma, dopo una resistenza di 8 giorni, l'esercito contrattacca con efficacia, superando le linee egiziane e accerchiando la III Armata egiziana. Nel frattempo gli Stati arabi produttori di petrolio (OPAEC) dichiarano l'embargo verso i paesi che si dimostreranno troppo tiepidi nei confronti di Israele. La crisi economica che deriva dalla vertiginosa crescita dei prezzi del petrolio spinge numerose organizzazioni sovranazionali, tra cui la Comunità Economica Europea ad adottare mozioni contrarie alla politica di Israele e di condanna dell'ideologia del sionismo. Gli attentati di alcune formazioni terroristiche palestinesi non cessano. Il 22 novembre l'Assemblea Generale dell'ONU riconosce ai Palestinesi il diritto a far valere la sovranità sulla Palestina "con ogni mezzo". Vista la schiacciante maggioranza rappresentata dai paesi arabi, dai paesi non allineati e da quelli del Patto di Varsavia, numerose sono le risoluzioni anti-israeliane. Tra esse l'esclusione di Israele dall'UNESCO e la sospensione di qualsiasi piano di aiuti e collaborazione. Il 10 ottobre 1975 la risoluzione ONU n. 3379 equipara il Sionismo al razzismo. Questa risoluzione verrà abrogata solo nel 1991. Nel novembre 1977, quando il Presidente egiziano Anwar al-Sadat rompe 30 anni di ostilità visitando Gerusalemme su invito del Primo Ministro israeliano Menachem Begin, iniziarono le reali politiche di pace. Sadat riconobbe ad Israele il diritto di esistere come Stato e si avviarono i negoziati tra Egitto e Israele. Nel settembre 1978 il Presidente statunitense Jimmy Carter invitò Sadat e Begin per un incontro a Camp David dove venne firmata la pace il 26 marzo 1979. Israele restituì il Sinai all'Egitto nell'aprile 1982. La risposta di Israele si ebbe nel 1982 con l'invasione del Libano.

Nel 1988 Re Husayn di Giordania rinuncia alla sua "tutela" sul territorio cisgiordano. Nell'agosto, il movimento integralista e terrorista Hamas dichiara il Jihad contro Israele, dando inizio a quella che sarà chiamata *la prima Intifada*. Gli attentati in Israele ed all'estero non si placano. Nel frattempo crolla il regime comunista dell'URSS, termina la guerra tra Iraq e Iran, si svolge la *Prima guerra del Golfo* contro l'Iraq. Il Libano firma un accordo di pace con la Siria e procede al disarmo di tutti i gruppi armati ad eccezione degli Hezbollah filo-siriani e anti-israeliani. Nel settembre del 1993, Arafat, a nome del popolo palestinese, riconosce lo Stato di Israele e accet-

ta il metodo del negoziato, rinunciando all'uso della violenza e impegnandosi a modificare in questo senso lo Statuto (Carta Nazionale Palestinese) dell'OLP. Il Primo Ministro israeliano Rabin, riconosce l'OLP come rappresentante del popolo palestinese. Il 13 settembre Rabin e Arafat firmano davanti al presidente Clinton una Dichiarazione di Principi in cui si delinea il quadro per una soluzione graduale del conflitto. Dovrebbe essere questo il punto finale della prima *intifada*, ma Israele continua a costruire colonie e strade per collegarle (bypass roads) nei Territori Occupati, sui quali è imposta una chiusura generale che costituisce una grave violazione dei diritti umani. I palestinesi ora necessitano di un permesso per recarsi in territorio israeliano ed a Gerusalemme Est: Israele lo nega a buona parte di coloro che lo richiedono, impedendo loro di beneficiare del turismo gerosolimitano. Si verificano numerosi attentati: il quattro novembre viene assassinato da un estremista conservatore israeliano il primo ministro Itzhak Rabin, a cui succede Shimon Peres.

Nel maggio del 2000, le forze israeliane si ritirano dalla zona di sicurezza del Libano meridionale. Nel luglio dello stesso anno a Camp David si incontrano Bill Clinton, Barak ed Arafat per trattative ulteriori, ma il leader palestinese rifiuta l'offerta più vantaggiosa sottopostagli sullo status di Gerusalemme e sul diritto al ritorno dei profughi palestinesi. Barak offre ad Arafat il 100% della Striscia di Gaza ed il 73% della Cisgiordania, in cambio di questo territorio Israele cedrebbe parte del deserto del Negev. Il controllo che Israele detiene su tutta l'acqua della Cisgiordania costituirà motivo affinché il leader del partito di destra Likud Ariel Sharon compia una "passeggiata" pubblica alla spianata delle moschee di Gerusalemme. Questo episodio viene interpretato dai palestinesi come una provocazione: le proteste vengono duramente represses dalla polizia israeliana che uccide anche 12 palestinesi cittadini di Israele ed un palestinese della Striscia di Gaza, disarmati. Inizia così quella che sarà chiamata *la seconda intifada*. Alle dimissioni del Primo Ministro Barak seguono elezioni che portano a capo del governo Ariel Sharon che nel dicembre 2001 dichiara di non voler più sostenere alcuna trattativa con Yasser Arafat, essendo ormai quest'ultimo non più in grado di esercitare alcun controllo, visti i numerosi attentati palestinesi verificatesi nella striscia di Gaza. Nel 2004, la scomparsa del Presidente palestinese apre la strada a una nuova trattativa di pa-

ce. In Palestina viene eletto primo ministro Mamūd 'Abbās (Abū Māzen), mentre Israele sta costruendo un muro di separazione a difesa dagli attacchi kamikaze. I palestinesi che vivono fra il Muro e la Linea Verde devono richiedere ad Israele un permesso per continuare a vivere nelle loro case, oltre ad avere gravi difficoltà a raggiungere il posto di lavoro o la scuola. Dopo la morte, del presidente Arafat, i palestinesi hanno eletto un nuovo parlamento, in elezioni universalmente giudicate libere. Poiché la maggioranza degli eletti è stata del partito Hamas, Israele, gli USA e l'Unione Europea hanno imposto ai palestinesi un boicottaggio, che ha aumentato la disoccupazione, la fame ed il deterioramento delle condizioni di salute degli abitanti dei Territori Occupati. Nel 2006, 46.000 palestinesi hanno chiesto di poter emigrare.

Dopo che Hezbollah si era reso colpevole del lancio di missili verso Israele e di un attentato ad una pattuglia di soldati israeliani, il 12 luglio 2006 Israele lanciò un'offensiva militare ai danni del Libano con l'obiettivo esplicitamente dichiarato di annientare Hezbollah; in risposta all'offensiva Hezbollah ha intensificato il lancio di missili in territorio israeliano, colpendo città del nord d'Israele come Haifa, Nazaret e Tiberiade. I caccia con la *Stella di David* hanno

bombardato diversi quartieri di Beirut, provocando centinaia di morti e distruggendo le principali vie di comunicazione del paese. Il 14 agosto 2006, alle 8 del mattino, venne applicata la risoluzione numero 1701 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, che prevedeva la sospensione immediata delle ostilità. La risoluzione, approvata il 10 agosto 2006, arrivò dopo 34 giorni di guerra, che provocarono 1.100 vittime libanesi e 154 israeliane. Successivamente è stata avviata una missione di pace dell'ONU nel sud del Libano con lo scopo di garantire la sicurezza del confine e di disarmare Hezbollah contemporaneamente al ritiro delle forze militari israeliane. Alla missione presero parte 7mila caschi blu.

Dopo questa succinta ricostruzione dei fatti storici, oggi dobbiamo porci, come Tom Segev, nel suo libro *Il settimo milione. Come l'olocausto ha segnato la storia d'Israele*, alcune domande: la Shoah contiene in sé la giustificazione dello Stato israeliano? la Shoah divenne la legittimazione di alcuni aspetti del programma sionista? si può scindere la storia della formazione dello Stato d'Israele dalla tragicità della Shoah? Il retaggio della Shoah è un modo per gli israeliani laici di manifestare il loro legame con la storia dell'ebraismo?

A noi le risposte.



3. Il campo di sterminio di Mauthausen il giorno della liberazione.

Presentato al Convegno AIDMEN tenuto a Roma il 17 novembre 2007 presso la Confraternita di San Giovanni Battista de' Genovesi.

Dello stesso convegno vedere anche *La Scuola nautica del Bethar* di Enrico Ciancarini.

IL CONTRIBUTO ITALIANO ALLE NAVI DELL'ALIYAH BETH

1945-1948

Achille Restelli

Sostenuti dal sogno del Movimento sionista del Socolare ebraico e spinti dalle paure degli anni Trenta diventate poi la realtà della Shoah, circa 125.000 ebrei affrontarono il pericoloso viaggio per mare nel periodo 1934-1948 nonostante i numerosi ostacoli posti dalla dura opposizione del

Governo britannico.

All'inizio gruppi sionisti organizzarono e addestrarono dei giovani nei paesi europei e iniziarono a farli arrivare in Palestina, fra questi gruppi c'era già il Mossad e il Bethar. Il mandato inglese su quel territorio era stato assegnato in seguito alla Grande Guerra a cui era seguita la dichiarazione Balfour che aveva promesso una casa nazionale agli ebrei. La popolazione ebraica era dell'11% nel 1922 ed era salita al 30% nel 1937. Iniziarono le ostilità da parte degli arabi e che portarono a migliaia di morti. Per tentare di calmare la situazione gli inglesi introdussero delle limitazioni all'immigrazione ebraica mettendo nel 1939 il tetto di 75.000 immigrati per i successivi cinque anni.

Lo scoppio della guerra e l'espansione sempre più grande della Germania nazista spinsero alla creazione di una massa di gente sempre più grande che cercava di scappare ad una morte quasi certa, ma erano pochi i paesi che volevano, o potevano accogliere un numero sempre maggiore di fuggiaschi perseguitati.



4.

L'EMANUEL con la bandiera ufficiale ebraica



5. 
Il piroscafo STRUMA a Istanbul



6. 
Il RONDINE come ENZO SERENI



7. 
L'AMORTA come HANNA SHENESH



8. 
*L'HANNAH SHENESH in servizio
nella Marina Israeliana*



9. 
Il FENICE come ELIAHU GOLOMB



10. 
Il GALATA come SHEAR YISHUV

L'Agenzia ebraica per la Palestina nell'immediato dopoguerra diede vita ad un movimento per portare la gente in quel territorio; si alleò quindi al Mossad e diede vita all'operazione chiamata Aliyah Bet. Ci furono numerosi problemi, come la difficoltà di trovare le navi che erano a rischio confisca, le assurde leggi messe in atto in alcuni paesi per impedirne il viaggio, i rischi della navigazione, armatori disonesti e i tentativi inglesi di bloccare il traffico.

Fra tutti questi problemi c'è da rilevare la grande presenza di navi d'origine italiana coinvolte in questo traffico che ebbe un andamento alterno.

La prima fase, come detto, avvenne fra il 1934 e la primavera 1945, quando si sviluppò sempre di più l'antisemitismo nazista che invase quasi subito l'Austria e una parte della Cecoslovacchia provocando un'ondata di profughi e continuò per tutta la guerra con tentativi più o meno riusciti con la partenza da nazioni alleate della Germania, ma che consentivano un'emigrazione forzata dalle circostanze. Dalla fine degli anni Trenta e per gli anni di guerra il traffico si svolse con navi che partivano dai porti della Jugoslavia, della Romania e della Bulgaria fra difficoltà d'ogni genere fra cui anche il rinvio ai porti di partenza da parte degli inglesi.

Già nel 1934 una nave l'*Emanuel*, uno schooner a tre alberi, aveva innalzato una bandiera che faceva riferimento all'ebraismo con il sigillo di Salomone (o stella di Davide) al centro.

Il piroscafo *Struma* a Istanbul Avvennero anche delle tragedie come quella dello *Struma*: partito da Costanza l'11 dicembre 1942 con 767 passeggeri, fu bloccato a Istanbul per due mesi dietro pressioni degli inglesi con la scusa che non era adatto alla navigazione.

Dopo lunghe discussioni la nave fu rimorchiata in Mar Nero per farla tornare a Costanza fra le urla di disperazione dei passeggeri, ma fu silurata dal sommergibile sovietico *SC 213* comandato dal tenente di vascello Denezhko e si salvò solo una persona. Per inciso, su questa nave fu fatta parte di un gruppo di sommozzatori inglesi una immersione commemorativa nel 2000.

Subito dopo la fine della guerra la pressione degli ebrei sopravvissuti alla Shoah era diventata molto forte, alimentata anche dal fatto che in Polonia, come a Kielce, avvenivano ancora dei pogrom con numerose vittime e nessuno voleva tornare in ter-

ritori dove aveva subito tremende sofferenze.

Le prime partenze clandestine avvennero dall'Italia, un po' per la sua posizione geografica, ma anche perché la principale centrale per l'immigrazione clandestina era il nostro Paese, grazie all'attivismo del capo del Mossad in Italia, Yehuda Arazi, e di Ada Sereni.

Alcune navi erano già partite dall'Italia: la *Dalin* era partita da Bari il 21 agosto 1945 con 35 persone a bordo, ma non si conosce l'origine di questa unità. Italiano erano invece il *Nettuno* (poi *Natan*) che effettuò due viaggi da Bari, in agosto 1945 con 73 persone e in settembre con 79.

Pure italiani erano il *Gabriella*, partito nel settembre 1945 dal Pireo con 40 persone e il *Pietro*, con due viaggi da Taranto nel settembre e nell'ottobre 1945 con 168 e 174 persone.

La prima unità di una certa importanza fu l'*Amorta* (poi *Hannab Shenesh*) partita da Vado il 14 dicembre 1945 con 252 passeggeri. La nave finì incagliata a Naharyia e tutti raggiunsero terra mediante delle corde.

Fu poi la volta del motopeschereccio *Rondine*, ribattezzato *Enzo Sereni*: nel gennaio 1946 partì da Vado con 908 emigranti a bordo e arrivò il 17 di quel mese ad Haifa, catturato però da una nave inglese.

La successiva unità italiana fu il piroscafo *Fede*, ribattezzato *Dov Hos*, che doveva partire nell'aprile 1946 da La Spezia con 1014 passeggeri, ma fu bloccato dalle autorità italiane sollecitate dal governo inglese. Arazi approfittò dell'occasione per organizzare uno sciopero della fame che fu sospeso quando il segretario del partito laburista inglese Harold Laski salì a bordo per avviare un negoziato. Nel frattempo gli italiani accordarono la partenza purché una parte dei passeggeri passasse su un'altra nave, il motopeschereccio *Fenice* che adesso si chiamava *Eliabu Golomb*. Entrambe le unità poterono arrivare legalmente a Haifa.

Il 30 luglio 1946 partì da un posto imprecisato dell'Italia il piroschereccio *Maria Serra* (poi *Katriel Yaffe*) con 604 persone e il 3 agosto partiva sempre dall'Italia il *Giuseppe Bertolli* (poi *Twenty Three*) con 790 emigranti. Il primo fu catturato dagli inglesi e il secondo dovette accettare la cattura dopo una dura resistenza.

Nel frattempo erano partite dall'Italia altre 5 navi (una da Vado), ma non di bandiera italiana.

Il 23 agosto 1946 effettuava un secondo viaggio



11.

L'EXODUS 1947

il *Fede*, questa volta con il nome di *Arba Hacheryot* con 1.024 passeggeri. La nave fu catturata dopo una dura resistenza nel corso della quale alcuni immigrati annegarono.

L'11 settembre 1946 partiva dall'Italia l'*Ariella*, ribattezzato *Palmach* con 611 persone e il 9 ottobre 1946 partiva con 611 imbarcati per un secondo viaggio il *Fenice*, questa volta con il nome di *Bracha Fuld* con 806 persone. Entrambe le unità furono catturate e sul *Palmach* ci fu anche un morto.

Fino al marzo 1947 non partirono altre navi di origine italiana mentre altre navi di origine diversa partirono da Taranto e Metaponto. Il 18 gennaio 1947 partiva da Sète l'italiano *Merica* (ora *Lanegev*) con 647 passeggeri. Fu catturato dopo una dura resistenza che provocò morti e feriti.

Il 4 marzo 1947 da Metaponto si dirigeva verso la Terra Promessa il *Susanna* (poi *Shabtai Lozinsky*) con 823 passeggeri e il 7 aprile 1947 partiva

dall'Italia il *Galata* (*Shear Yashuv*) con altri 768. Il primo arrivò inosservato sulla costa presso Gaza, il secondo fu catturato dagli inglesi mentre era molto sbandato. Il 15 maggio 1947 partiva da Bari il motoveliero *Orietta* (poi *Mordei Hagetaoth*) con ben 1.457 persone, ma fu catturato dagli inglesi. Il luglio 1947 vide l'avventura del *President Warfield*, più noto come *Exodus 1947* con 4.554 passeggeri, ma nello stesso mese partivano le navi italiane *Bruna* (*Haleli Gesber Aziv*) con 685 persone e il *Luciano* (*Shivat Zion*) con 411, entrambi catturati senza resistenza.

Per quanto riguarda l'*Exodus 1947* c'è da ricordare un avvenimento drammatico: tutti gli emigranti catturati furono deportati su tre navi dagli inglesi ad Amburgo, creando uno scandalo internazionale. Era inconcepibile che chi era sfuggito alla Shoah venisse portato nel paese che ne era stato responsabile. Gli ebrei furono poi portati in campi situati nella zona statunitense dove ebbero un do-



12.

Il LINO affondato a Bari



13.

La corvetta MISGAV con cannoni di origine italiana

cumento di priorità per l'emigrazione. In novembre 1947 partivano lo *Albertina* ora *Al-yab* (forse era già il *Pietro*) con 182 persone e il *Raffaelluccio* poi *Kadima* con altre 794. Il primo fu trovato dagli inglesi abbandonato sulla spiaggia di Naharyia, il secondo fu catturato. Nel dicembre 1947 partiva da Civitavecchia il *Maria Cristina*, ora *Lo Tafchidinu*, e dalla Corsica il *Giovanni Maria* ora *29 november* con 680, entrambe catturate senza resistenza.

L'inizio dell'anno vide un altro grande avvenimento: due grandi navi, *Pan York* e *Pan Crescent*, stavano arrivando da Burgas in Bulgaria con più di 15.000 emigranti, ma il Mossad accettò di dirottarle direttamente a Cipro dove i passeggeri furono internati.

Nel 1948 arrivarono quasi soltanto navi italiane partite da porti italiani: *Archimede* poi *Ha'umot Ham'uchadim* arriva il 1° gennaio 1948 con 537 emigranti.

Silvia Starita poi *Giborei Etzion* arriva il 31 gennaio 1948 con 280 emigranti.

Ciccillo poi *Yerusheliam Hanetzura* arriva il 12 febbraio 1948 con 670 emigranti.

Sette Fratelli poi *Lekomemyut* arriva il 20 febbraio 1948 con 699 emigranti.

Esmeralda poi *Yechiam* arriva il 28 marzo 1948 con 769 emigranti.

Vivara poi *Tirat Zvi* arriva il 12 aprile 1948 con 798 emigranti.

Michela poi *Mishmar Haemek* arriva il 24 aprile 1948 con 782 emigranti.

Borba poi *Lanitzachon* arriva il 16 maggio 1948 con 189 emigranti.

Cristina Tuglia poi *Medinat Yisroel* arriva il 17 maggio 1948 con 243 emigranti.

L'ultima unità italiana è il *Fabio (Krav Emek Ayalon)* arrivato il 29 maggio 1948 con 706 emigranti.

Quasi tutte queste unità furono catturate meno le ultime tre che arrivarono dopo la nascita dello Stato d'Israele, avvenuta il 14 maggio 1948.

In conclusione su 69 partenze 37 avvennero dall'Italia, 18 dalla Francia, 3 dalla Grecia, 3 dalla Jugoslavia, 4 dalla Bulgaria, altre sconosciute. Ada Sereni ne conta 40, forse perché considera partite dall'Italia anche *Exodus 1947* e le due *Pan Crescent* e *Pan York* che furono modificate in Italia.

Su 69 viaggi, poi, 33 avvennero su navi di origine italiana.

Per quanto riguarda il numero dei trasportati, furono 72.845 gli ebrei che viaggiarono nel programma aliyah Bet, 33.302 quelli partiti dall'Italia e 23.246 quelli partiti su navi italiane.

Una storia particolare è quella del *Ben Hecht* (ex *PY 31 Uss Cythera*) che nel 1957 fu comprato dai Fratelli Capano per la Navigazione Libera del Golfo e viaggiò per 40 anni fino al 1998 nel golfo di Napoli con il nome di *Santa Maria del Mare*.

Un'altra storia particolare è quella del piroscafo greco *Hagbia Zoni* che fu utilizzato nell'aprile 1939 dal questore di Fiume Giovanni Palatucci per far fuggire 800 ebrei: si trattava dell'ex *Taranto*, costruito nel 1899 dal Cantiere Orlando di Livorno.

Per tornare alla predominanza dell'Italia questa è dovuta, secondo me, a un fattore oggettivo e uno soggettivo: il primo è dovuto al fatto che l'Italia era "il ponte di lancio" migliore per il Medio Oriente: la Grecia era afflitta da una dura guer-

ra civile, la Jugoslavia era una dittatura con molti problemi interni ed era difficile muovere nel suo territorio grandi masse di profughi.

Bisogna tenere presente che il problema logistico era notevole, considerando che siamo nel primo dopoguerra: bisognava muovere senza dare nell'occhio gruppi di 600/800 persone, provvedere agli alloggi, ai viaggi, al rifornimento e all'assistenza igienico-sanitaria. L'unica alternativa valida era la Francia, ma il viaggio dalla Provenza era molto più lungo. Il fattore soggettivo era la maggiore facilità di muoversi in Italia dove, pur con le difficoltà del dopoguerra, si poteva contare su assistenze continue e su appoggi più o meno taciti delle popolazioni locali; c'è da considerare anche l'attivismo delle comunità ebraiche italiane che agevolavano i viaggi.

Anche per quanto riguarda l'acquisto di navi, anche questo doveva esser facile, così come trovare i cantieri dove effettuare le necessarie modifiche alle strutture per ospitare i passeggeri: si trattava quasi sempre di piccole navi da carico o motopescherecci, tutti non attrezzati per trasportare persone.

Per quanto riguarda i cantieri di provenienza delle unità, si nota una prevalenza dei cantieri liguri o toscani: per i primi si ricordano l'*Albertina* che era del cantiere Sangermani di Riva Trigoso, il *Rondine* di Galleani e *Osterle* di Arenzano, il *Fede* di Serra Cervo di San Bartolomeo, il *Merica* di Briasco di Sestri Ponente, l'*Avvenire* e il *Ciccillo* di Gotuzzo di Chiavari, il *Luciano* di Calamario di Savona. Per i cantieri toscani si notano il *Silvia Starita* della Cooperativa mastri d'ascia e calafati di Viareggio, il *Bruna* e il *Susanna* di Benetti di Viareggio, il *Sette Fratelli* di Gamba di Viareggio, il *Giuseppe Bertolli* di Picchiotti di Viareggio. Ricordiamo ancora il *Raffaelluccia* del Cantiere Navale Peloritano di Messina, il *Maria Cristina* di Tortorella di Salerno, il *San Michele* di Starita di Piana di Sorrento, il *Vivara* di Mazzella di Torre del Greco, l'*Orietta* dei CNR di Ancona e infine l'*Esmeralda* di Schiavon di San Pietro in Volta. E' ovvio che il Mossad non li comprava dai cantieri ma dagli armatori, in ogni modo le unità italiane davano una garanzia di qualità pur essendo economiche. Nessuna naufragò, grazie anche all'abilità degli equipaggi, italiani volenterosi ed ebrei che avevano frequentato scuole nautiche come quella di Civitavecchia o erano dei reduci di guerra delle

marine alleate.

Per quanto riguarda gli armatori che hanno venduto le navi, per alcune di esse non sono riuscito a risalire ai proprietari perché si trattava di unità costruite durante la guerra e nel primo dopoguerra, una ricerca ancora da completare. Per altre ho trovato armatori di tutta l'Italia: Liburnum di Livorno (*Fenice*), Mario Bianchi di Genova (*Giovanni Maria*), Mario Starita di Napoli (*Raffaelluccio* e *Silvia Starita*), Tito Neri di Livorno (*Luciano*), Ernesto Leva di Riva Trigoso (*Merica*), Onofrio Giacomino di Torre del Greco (*Orietta*), Tomei di Viareggio (*Giuseppe Bertolli*), Adragna di Trapani (*Ariella*) e altri ancora.

Una breve osservazione riguarda il contributo italiano alla nascita della Marina israeliana.

Subito dopo la proclamazione della nascita dello Stato d'Israele le nazioni arabe che lo circondavano gli mossero guerra e i soldati di questa nuova nazione si trovarono nella necessità di costruirsi anche una marina, con mezzi molto spesso improvvisati. Fra le armi di risulta che riuscirono a procurarsi cannoni italiani di vecchio tipo da 76 mm, 102 mm e 120 mm. Soprattutto però riuscirono ad ottenere dei barchini esplosivi del tipo MTM con i quali ottennero i primi successi navali. Ora sia i cannoni sia i barchini, anche se fuori servizio, erano gestiti dalla Marina Militare italiana

per cui è molto probabile che sia stata una fornitura riservata alla nuova nazione.

Dall'Italia partivano però anche forniture di armi per i paesi arabi e Bari era un po' il centro principale di questo traffico che venne contrastato dal Mossad. Dapprima affondarono nel porto pugliese il trasporto *Lino* che aveva a bordo 8.000 fucili e 10 milioni di colpi, provenienti dalla Cecoslovacchia e diretti all'Egitto. Le armi furono recuperate e imbarcate sul trasporto Argiro che però fu catturato dagli israeliani con tutto il carico il 24 aprile 1948.

Un'ultima considerazione: questa che ho narrata è una storia di navi, ma non basta: manca la storia degli uomini, sapere come viaggiavano, chi li ha aiutati, sotto quale bandiera navigavano, questa è una storia ancora tutta da scrivere: io non la conosco, se qualcuno la conosce la narri, è un contributo per la storia.

In conclusione questo lavoro, sulla quale ha lavorato molto lo storico navale statunitense **Paul Silverstone** e dalla quale sono partito per evidenziare il contributo italiano, racconta di una delle numerose migrazioni che sono avvenute nel corso dei secoli nel Mediterraneo e che hanno contribuito, pur fra guerre, massacri e odi di tutti i tipi, a creare una cultura comune di questo mare, grazie anche all'Italia, ponte fra tutte le terre.

Precisazioni

Nell'elenco delle navi, disposto da Paul Silverstone, partite da Vado Ligure per la Palestina, viene indicata la nave "Amorta" ribattezzata "Hannah Senesh".

Secondo quanto afferma Paolo Malpurgo nella sua testimonianza resa nel corso del recente convegno tenutosi a Roma, la "Amorta" ("Hannah Senesh") sarebbe partita da Genova il 14 dicembre 1945.

Nello sceneggiato "Il sogno di Ada Sereni", trasmesso recentemente sul terzo canale RAI TV si afferma che la nave che assunse il nuovo nome di "Enzo Sereni" è "Fede", partita da La Spezia il 6 maggio 1946, mentre tutta la documentazione e tutte le testimonianze, compresa quella di Ada Sereni nel suo libro "I clandestini del mare", confermano che il nome di "Enzo Sereni" fu dato alla nave "Rondine" partita da Vado Ligure il 7 gennaio 1946.

Premessa

Dall'aprile 1945 al maggio 1948, cioè alla proclamazione dello Stato d'Israele "aperto all'immigrazione e al ritorno degli ebrei da ogni luogo ove siano dispersi", 75.000 persone immigrarono clandestinamente dall'Europa: di queste 25.000 partirono dalle coste italiane.

I due viaggi organizzati dal *Mossad le Aliyà Bet* (Istituto per l'immigrazione illegale) che hanno scelto Vado Ligure quale porto di partenza verso la Palestina, sono l'oggetto del presente studio. Per una conoscenza completa degli avvenimenti in quel periodo in Italia, si rimanda al vasto studio pubblicato da Mario Toscano¹ e alle memorie di Ada Sereni².

DA VADO LIGURE ALLA TERRA PROMESSA

L'emigrazione clandestina ebraica nel 1946

Antonio Martino

Fra i sopravvissuti alle persecuzioni ai campi di sterminio, molti erano quelli che non ritenevano più possibile ricostruire la propria esistenza in un'Europa devastata da un odio razziale che aveva provocato vuoti dolorosi nelle famiglie, nelle antiche comunità, nelle coscienze individuali: Erez Israel, l'antica terra del popolo ebraico appariva l'unica meta verso la quale indirizzare le speranze di ricostruzione delle esistenze sradicate.

La Gran Bretagna, potenza mandataria sulla Palestina, aveva emesso il Libro Bianco del 17 maggio 1939 per regolamentare l'afflusso controllato di soli 75.000 ebrei in cinque anni. Le pesanti restrizioni all'immigrazione ebrea vennero messe in crisi dalla drammatica situazione europea e contrastate con ogni mezzo dal Mossad le Aliyà Bet sorto nel 1938. Il desiderio di andarsene animava le migliaia di ebrei che ancora languivano in vari campi profughi della Germania e dell'Austria.

Tra metà giugno e metà agosto del 1945, 15.000 ebrei entrarono in Italia provenienti dall'Austria trasportati dalla Brigata Ebraica, una unità milita-

re costituita nel 1944 da volontari ebrei palestinesi ed inquadrata nell'esercito britannico. Le loro speranze di recarsi in Palestina erano rese più concrete dall'avvio delle attività del Aliyà Bet.

Già dal novembre 1944 giunsero nella penisola mescolati nella Brigata Ebraica i primi inviati del Mossad con il compito di cominciare ad organizzare l'immigrazione clandestina, recuperando gli automezzi, organizzando i partenti, acquistando le navi. Essi scelsero come loro base Bari, divenuta già nel corso del 1944 un centro di aggregazione dei profughi, ma soprattutto perchè in quella città era di stanza una Compagnia ebraica che avrebbe svolto nei mesi successivi una fondamentale funzione di supporto. Ben più importante si sarebbe rivelato il centro di Napoli dove era di stanza la 544[°] Compagnia specializzata nel settore delle comunicazioni, che avrebbe fornito i materiali necessari alla costituzione del sistema di radio trasmissioni dell'Aliyà Bet.

Ai primi di giugno 1945 giunse in Italia come responsabile delle attività di Aliyà Bet – carica che avrebbe tenuto fino all'aprile 1947, sostituito da Ada Sereni³ – Yehuda Arazi, già funzionario della Polizia palestinese, incaricato durante la guerra dall'Haganà di acquistare armi, e attivamente ricercato dagli Inglesi, con una taglia di mille sterline. Arazi, che era un ufficiale superiore, scelse di farsi chiamare "Sergente Alon" per essere meno identificabile. Il 7 luglio arrivò a Napoli Ada Sereni che contribuì ad una prima definizione del Mossad in Italia. Arazi impostò un'intensa attività organizzativa nel giro di poche settimane, venne creata una nuova base a Milano, impiantate due stazioni radio (a Milano e a Bari) con materiali fornite dalle compagnie ebraiche e col compito di mantenere i contatti con Tel Aviv e successivamente con le navi in viaggio; una villa a Magenta divenne il magazzino delle armi abbandonate nel paese e raccolte dai soldati delle compagnie ebraiche. Come si può notare, alla base dei futuri successi di Arazi e dei suoi collaboratori fu soprattutto la capacità di volgere a profitto della propria attività le drammatiche condizioni dell'Italia nell'estate 1945, un paese impoverito e occupato, e trovando copertura, strumenti operativi e sostegno logistico nelle compagnie palestinesi. Come ha ricordato Ada Sereni, "senza la presenza delle truppe ebraiche non avremmo potuto fare assolutamente niente".⁴

I rapporti vennero stretti innanzitutto con la 462[°]

Palestine General Transport Company aggregata alla VIII^o Armata britannica che fornì automezzi, approvvigionamenti, uomini e coperture necessarie la trasporto, al mantenimento e all'imbarco dei profughi. Alla metà di luglio 1945 seguendo le indicazioni di Arazi, e con l'autorizzazione ufficiale Britannica, Ada Sereni organizzò l'apertura del Circolo dei soldati ebrei di Milano, che servì da copertura delle attività clandestine del Mossad.

Il motoveliero Rondine/Enzo Sereni

Il 14 dicembre 1945 partì da Genova la nave "Endarta" ribattezzata "Hannah Senesh" con 252 passeggeri, comandata dal capitano Ansaldo, la quale arrivò a Nahariya il giorno di Natale.⁵ Ma di questo viaggio e di quello della "Rondine" non vi è traccia nella documentazione della Questura di Savona e del Gabinetto del Ministro dell'Interno "Ebrei Stranieri in Italia"⁶. La settima nave organizzata dal Mossad le Aliyà Bet in Italia, fu il motoveliero "Rondine", che col nuovo nome di "Enzo Sereni" partì da Vado Ligure il 7 gennaio 1946 con 900 passeggeri, un carico eccezionale rispetto ai precedenti, sotto la guida di un capitano e di otto uomini di equipaggio italiani coadiuvati da un ufficiale e da un radiotelegrafista del Palmach⁷.

La testimonianza di Ada Sereni – riportata in seguito - sulle modalità dell'imbarco dei profughi, trasportati dal campo di Tradate a Vado da un convoglio di ben 40 automezzi militari, contiene un particolare di grande importanza ed interesse che apre interrogativi e problemi sugli appoggi, sulle connivenze, sulla convergenza di interessi, che i responsabili dell'immigrazione illegale erano riusciti fino a quel momento a tessere in Italia e sui rapporti politici con partiti e organizzazioni che ne discendevano.⁸ Le testimonianze di Francesco Bazzino e di Adriano Scaglia, riportate in questo saggio, sono a questo riguardo molto significative.

Il 17 gennaio l'"Enzo Sereni" venne bloccato dalla marina militare britannica al largo delle coste palestinesi, scortato a Haifa e sequestrato, i suoi passeggeri internati nel campo di Athlit. La segretezza delle operazioni era stata infranta, e presto se ne sarebbero viste le conseguenze politiche, della notizia si impadronì la stampa italiana che, generalmente riportava i fatti astenendosi da commenti particolari, come l'"Avanti!" del 19 gennaio "900 ebrei arrestati mentre sbarcano in Palestina". Il 20

il quotidiano "L'Indipendente" aggiungeva: "non è la prima volta che gruppi di ebrei si imbarcano clandestinamente in porti italiani, per portarsi in Palestina". Il fermo dell'"Enzo Sereni" rappresentò una svolta molto importante nelle vicende dell'Aliyà Bet in quanto vennero intensificate le misure di controllo britanniche sulle coste palestinesi al punto che raramente una nave riuscì a sfuggire alla cattura e nessuna riuscì a compiere più di un viaggio. In secondo luogo la Gran Bretagna affiancava alla strategia di controllo militare un'azione diplomatica volta ad ottenere il sostegno dei paesi interessati agli imbarchi clandestini un'opera di repressione delle attività dell'Aliyà Bet, in particolare sull'Italia.

La diplomazia britannica richiedette l'assunzione di un atteggiamento meno ambiguo, dopo la restituzione della sovranità amministrativa anche nelle regioni settentrionali italiane, atteggiamento che ufficialmente ignorava il problema nonostante le indagini condotte dal controspionaggio, ed ufficialmente forniva un tacito avallo ad una attività che accanto ai valori umanitari aveva il duplice pregio di allontanare dall'Italia decine di migliaia di profughi e di intralciare la politica inglese nel Mediterraneo.

Cominciò un sottile e complicato gioco di parole e di interessi finalizzato a sottolineare le difficoltà del momento, la necessità di alleviare il peso rappresentato dai profughi, l'Italia tentò in questo modo di comunicare alla diplomazia inglese che non poteva essere considerata solo una pedina trascurabile nei futuri equilibri mediterranei. Ricordiamo che le discussioni sul trattato di pace con l'Italia, iniziate a Londra l'11 settembre 1945 e proseguite a Parigi fino all'agosto 1946, registravano all'inizio dell'anno un peggioramento della posizione italiana, un disconoscimento del contributo arrecato alla causa alleata dopo l'8 settembre 1943, legato alle nuove tensioni tra le maggiori potenze. In particolare l'atteggiamento inglese, diffidente ed ostile, fu improntato a imporre all'Italia una pace dura.

Testimonianza di Ada Sereni

V. L'Enzo Sereni⁹

Durante il mese di novembre, Alòn aveva preso contatto con un agente marittimo di Savona [Musso Giuseppe] per l'acquisto di un mercantile di

circa 600 tonnellate.

In dicembre, pochi giorni prima che l'Anna Senesh partisse, l'agente di Savona comunicò di avere proposte interessanti da sottoporgli. [...] poiché dovevo recarmi a Genova, mi propose di spingermi fino a Savona.

La prima nave che mi mostrarono era un vecchissimo veliero, la seconda invece, era di nuova costruzione, anzi dovevano ancora darle gli ultimi tocchi. Mi sembrava, quel Rondine di 600 tonnellate, forte e bello, con una linea moderna e una stiva a fondo squadrato, larga e spaziosa, adatta alle nostre necessità.

Conobbi pure l'armatore che mi fece l'impressione di persona seria e dabbene e delle mie impressioni sugli uomini mi sentivo più sicura che non di quelle sulle navi. L'armatore disse che aveva fatto montare un motore potente e di buona marca; che non aveva costruito la nave per venderla, ma per adoperarla personalmente e per questo l'aveva fatta rifinire con gran cura. E in verità: il bel alloggio ufficiali, le belle cabine per il capitano e se stesso, lo spazioso alloggio per l'equipaggio, la bella coperta e la lucente sala macchine parevano confermare quanto mi veniva dicendo.

L'armatore ammise francamente di esser stato attratto dall'offerta favorevole che l'agente gli aveva fatto. Chiesi quali erano le possibilità di procedere agli allestimenti necessari ed egli rispose che era la cosa più semplice di questo mondo [...].

[...] Quando il 9 gennaio 1946 fu deciso di dare al Rondine in partenza, il nome Enzo Sereni, Alòn mi invitò ad assistere all'imbarco.

Come luogo d'imbarco era stata scelta una banchina danneggiata ed abbandonata a tre chilometri a nord di Savona, a Vado ligure. La strada provinciale, tagliata nel monte, quasi al livello del mare, fiancheggiava il molo. A quei tempi, specie di notte, il traffico era nullo.

Il convoglio partì all'una del pomeriggio; era composto di quaranta automezzi militari che trasportavano 900 persone nascoste sotto i tendoni tirati. Freier, in divisa di tenente, precedeva sulla sua jeep, per dare, a chiunque non avesse saputo il vero, l'illusione di veder passare un autentico convoglio militare. La strada che dovevano percorrere era lunga e battuta dalla polizia militare.

Alle dieci di sera ero sulla banchina con gli altri. La notte era rigida, ma calmissima; il cielo stellato, senza luna; nel gran silenzio si udiva solo il lie-

ve batter dell'acqua contro la gettata di cemento del molo. I nostri occhi erano volti verso il mare, verso una sagoma scura che si avvicinava e si ingrandiva.

La nave, guidata dal capitano italiano con calma sicurezza attraccò, nella completa oscurità, lungo la banchina, con una manovra perfetta. A bordo, oltre gli otto uomini dell'equipaggio italiano, si trovavano un ufficiale di marina e un radiotelegrafista del Palmach. Il capitano italiano e gli ufficiali ebrei saltarono a terra, ci salutammo sottovoce e gli occhi di tutti si volsero verso la baia, in attesa che i fari degli automezzi ci annunciassero da lontano l'arrivo del convoglio.

Freier aveva una tabella di marcia da rispettare al minuto. All'avvicinarsi e poi allo scadere del termine fissato, l'ansia di tutti crebbe a dismisura per tema che il convoglio fosse stato scoperto; ancora qualche minuto, lungo come l'eternità passò; infine apparvero due fari lontani e poi altri due e altri due ancora senza fine.

Nella lontananza si vedeva un semicerchio luminoso che si snodava lentamente intorno alla baia e, nel silenzio della notte, il rombo dei motori giungeva fino a noi distintamente. Infine il convoglio giunse e si arrestò e i fari vennero spenti. I tendoni vennero allentati e dai primi due camion saltarono giù decine di giovani e ragazze; i soldati indicarono loro la direzione da seguire ed essi traversarono di corsa la banchina e con un salto furono in coperta; le scalette erano pronte per farli scendere nella stiva.

Tutti tacevano; si sentiva solo il calpestio delle scarpe sul selciato e il tintinnio della gavette attaccate ai sacchi in spalla.

I primi due camion vuoti partirono, altri due si avvicinarono. Nel frattempo tornarono i messi inviati a Alòn ed assicuravano che a cento metri dalle due estremità del convoglio, pattuglie già appartenenti alle brigate partigiane italiane facevano la guardia, come avevano promesso, per trattenere, eventualmente, persone o mezzi che avessero voluto transitare per quel tratto di strada, mentre il convoglio era lì.

Già sei o sette automezzi vuoti erano ripartiti; l'imbarco aveva proceduto alacramente, ma la stiva cominciava ad affollarsi; le scalette erano strette, i sacchi in spalla grossi; accomodarsi nell'angusto spazio dei tavolati era difficoltoso e l'imbarco subì un primo arresto.[...] Riprese e si arrestò.

Così vidi per ore e ore, quei fuggiaschi attraversare la banchina, scendendo da un convoglio abusivo, per salire su una nave clandestina, carica di combustibile ottenuto con l'operazione "Whisky contro nafta" e di viveri appartenenti alle compagnie.

Eravamo dunque dei ladri, noi che avevamo abbandonato posizioni e agi per andare a vivere in tende nel deserto, dividendo fra tutti, tutto quello che si aveva? Eravamo noi i colpevoli o lo erano quelli che avevano portato al colmo della disperazione un popolo che, per 18 secoli, aveva difeso con indomito coraggio, ma senza mai prender armi in mano, la libertà del proprio spirito?

[...] La mente continuava a vagare su cose del presente e del passato mentre la folla silenziosa continuava a passare davanti a me. Infine il convoglio fu vuoto ed anche gli ultimi automezzi si allontanarono. Lentamente anche la banchina si vuotò.

Scambiammo un saluto e un augurio col capitano e gli ufficiali. Poi l'Enzo Sereni si staccò da terra, silenzioso e sicuro; dopo qualche minuto anche la sagoma nera era scomparsa nella notte.

Come era già avvenuto per l'Anna Senesh, anche questa partenza era stata tenuta segreta agli inviati dei partiti, salvo alcuni che si erano messi a nostra disposizione.

Quando, il giorno dopo l'imbarco, la voce della partenza di sparse nei campi, l'impressione fu enorme.

[...]

La notizia che anche questa volta era partita la gente raccolta nel campo di Tradate si diffuse fulmineamente e si diffuse pure la notizia che non ci sarebbero state più discussioni per la divisione dei posti.

Di colpo, la preoccupazione di tutti i profughi divenne quella di riuscire a raggiungere Tradate.

Qualche ora dopo la partenza, la nave si mise in contatto con Milano e cominciarono a giungere i primi telegrammi.

Da Enzo Sereni ad Alòn 10 gennaio 1946
La nostra bussola funzione male; si vede che il vecchio [Alòn] ci crede capaci di trovare la nostra via sui flutti senza strumenti.

Da Enzo Sereni ad Alòn 12 gennaio 1946
Il sovraffollamento sulla nave è indescrivibile. Ab-

biamo molti malati in cattive condizioni. Le medicine non sono sufficienti. L'acqua già razionata al minimo, basterà per altri otto giorni da oggi. Il mare è cattivo.

Da Enzo Sereni ad Alòn 15 gennaio 1946
Abbiamo razionato al minimo anche il vitto. La gente è molto debole. Il tempo è migliorato. I malati stanno meglio.

Passata Creta, la nave si mise in contatto con la radio di Tel Aviv.

Da Enzo Sereni al Comando 17 gennaio 1946
La situazione sulla nave è difficile; l'organizzazione della vita quasi impossibile dato il grande affollamento. È necessario dare ai passeggeri più da mangiare, perché non siano troppo deboli la notte dello sbarco.

Subito dopo giunse un'altra comunicazione:

Da Enzo Sereni al Comando
Sei navi da guerra inglesi ci sono passate vicino, non sappiamo se ci hanno identificato.

Dal Comando ad Enzo Sereni
Razionate il vitto in modo che sia sufficiente fino al 22 gennaio. Tenteremo lo sbarco il 20. Due giorni di riserva di vitto sono necessari in caso di difficoltà. Luogo dello sbarco: a sud di Tel Aviv.

Da Enzo Sereni al Comando
Un aeroplano ha volato sopra di noi. C'erano un centinaio di persone in coperta.

Il Comando a Tel Aviv era stato informato, nel frattempo, di un telegramma giunto al British Intelligence in Palestina: "Nave sospetta di trasportare immigrati illegali è stata vista a 75 miglia da Tiro. La RAF la sorveglia. Abbiamo dato notizia alla flotta".

Il comando avvertì subito la nave che Alòn e questi telegrafò all'Enzo Sereni: "In caso siate presi, nascondete, ma non distruggete le carte della nave".

Da Enzo Sereni al Comando 17 gennaio 1946
Una nave da guerra inglese si sta avvicinando. Il comandante ci ha intimato di fermarci; noi abbia-

mo rifiutato.

Questo è l'ultimo messaggio dell'Enzo Sereni. Il piccolo mercantile non poté tener testa alla nave da guerra; ma prima che i marinai inglesi potessero salire a bordo, le misure di emergenza vennero prese: l'equipaggio italiano fu confuso fra i passeggeri, l'apparecchio radio e tutti i codici furono gettati in mare e, nella fretta di far presto, furono gettati fuori bordo anche le carte e i libri che Alon aveva chiesto di non distruggere.

La nave da guerra ordinò all'Enzo Sereni di dirigersi verso Caifa. Tutti i passeggeri furono internati nel campo di Atlit e vennero liberati solo dopo parecchie settimane.

L'Enzo Sereni rimase a Caifa sotto sequestro.

Il sig. Pinter, che risultava essere l'armatore, poiché la proprietà era intestata a suo nome, mosse causa alla marina da guerra britannica; indiscutibilmente, la nave era stata catturata fuori delle acque territoriali palestinesi; dunque gli inglesi avevano commesso un atto di pirateria.

La marina da guerra britannica non poté provare ai giudici inglesi, rigidi ed integri amministratori della giustizia, che i passeggeri dell'Enzo Sereni non stavano compiendo una pacifica crociera sulle acque del Mediterraneo; i passeggeri testimoniarono che erano stati portati a Caifa sotto le minacce della nave da guerra.

La marina inglese perse la causa, ma trovò abbastanza scuse per trattenere l'Enzo Sereni sotto sequestro, ancora per un anno e mezzo.

Ormai le autorità inglesi stavano all'erta; navi da guerra e aeroplani pattugliavano i mari giorno e notte, da Cipro all'Egitto. Non c'era ormai più speranza di sfuggir loro sulla breve e dritta costa palestinese; né gli inglesi commisero più l'errore di prendere una nave fuori delle acque territoriali. Da quel giorno, raramente una nave riuscì a sfuggire alla cattura e nessuna nave, salvo rare eccezioni, riuscì a compiere più un viaggio.

Testimonianza di Francesco Bazzino, maresciallo di P.S.

Fuga degli ebrei¹⁰

[...] Adriano e Carlo, fortunatamente, non erano ancora usciti. Checco [Francesco Bazzino]¹¹ chiese loro di seguirlo fino al Faro di Vado, per proteg-

gere, insieme ad altri ex partigiani, degli ebrei.

- Ma perché non lo fanno alla luce del sole?
- Perché la terra d'Israele è ancora sotto gli Inglesi e questi non permettono l'immigrazione – cercò di spiegare Checco.

[...]

I tre, a passo veloce, giunsero in piazza del Popolo; salirono su di una automobile guidata da Malaga. Prima di dirigersi verso Vado, andarono a prelevare Tommy che li stava aspettando in corso Italia.

Al Faro di Vado trovarono i compagni; tutti appena scossero Checco, gli andarono incontro per conoscere e ricevere ordini.

- Dovete dividervi in due gruppi: uno rimarrà qui; l'altro si sposterà verso Bergeggi. Appena il convoglio degli ebrei sarà arrivato, voi penserete a proteggerlo dalle due parti della strada. Farete la guardia, e fermerete persone o automobili che posano intralciare le nostre operazioni. Se arrivano carabinieri o finanzieri verrete a chiamarmi, me la sbrigherò io.

Detto questo, Checco, si avviò con Tino presso la banchina. Verso le dieci di sera comparve nella rada buia la sagoma scura di una nave. Era la "Rondine" di seicento tonnellate, costruita da poco. Anche nell'oscurità della notte riuscivano a vederla. Avanzava lentamente con il bel profilo. Attraccò lungo la banchina. Subito dopo ne uscirono il comandante, un italiano con la barbetta, assieme ad una decina di uomini dell'equipaggio e qualche ufficiale ebreo.

Checco conosceva già il comandante, perché gli era stato presentato, quello stesso pomeriggio, dall'agente marittimo [Musso Giuseppe] che aveva avuto i contatti con alcuni dirigenti ebrei dell'organizzazione clandestina Aliàh Beth.

Checco gli andò incontro e gli chiese se avesse controllato tutti i documenti di bordo che gli aveva fornito.

- Tutto bene - rispose l'altro e, rivolgendosi all'ufficiale ebreo che, nel frattempo, si era avvicinato, lo informò che Checco era maresciallo della polizia portuale di Savona e che tutti i suoi amici venuti lì a proteggerli erano ex partigiani, alcuni dei quali avevano incarichi nella questura di Savona. Checco, constatando che quell'ufficiale parlava bene la nostra lingua, gli chiese quante sarebbero state le persone che dovevano imbarcarsi.

- Molte, molte.

[...] Fari accesi laceravano il buio e si avvicinavano lentamente. Ne scorse altri ed altri ancora spuntare dietro la curva. Appena il primo camion fu fermo ne scesero uomini e donne.

Altrettanti ne scesero dal secondo e dal terzo. Poi dagli altri.

Ma quanti erano!

Come potevano stare tutti su quel bastimento?

Checco sentì un brivido guizzargli dentro e la pelle accapponarsi.

Una fiumana silente stava procedendo lenta e curva verso la spiaggia. Gli sembrava di percepire da quell'umanità tacita l'orrore dei campi di concentramento e delle torture di cui aveva sentito parlare.

[...] In ordine, i primi arrivati attraversarono il tratto di spiaggia e la banchina e salirono sulla nave. Checco e Tino, commossi da quell'intatto e profondo silenzio, per un bel po' non aprirono bocca.

Ecco l'ufficiale ebreo salire sulla nave, poi scendere di nuovo per far strada a quelli che via via sopraggiungevano. La nave sembrò, ad un tratto, non voler più accogliere altre persone. Nell'attesa che quelli già sistemati nella stiva si stringessero, ad una cinquantina di ebrei fu ordinato di aspettare.

[...] A Tino parve giusto raccontare a quell'alto ufficiale che loro come partigiani avevano combattuto sui monti perché si facesse piazza pulita di tutte le ingiustizie. Tino parlò del comunismo che non avrebbe permesso mai più simili orrori. L'ebreo lo ascoltò attentamente.

- Il comunismo, in Italia, non verrà mai; credetemi!

- Perché dice così? – chiese Tino un po' seccato.

- Gli italiani sono troppo facilmente corruttibili; se rimanete in Italia non vedrete mai il trionfo del comunismo e nemmeno il trionfo della giustizia per cui avete combattuto. Perché non venite con noi? Quando saremo in Palestina, lavoreremo per costruire uno stato giusto e ci riusciremo.

Tino ascoltava, rapito, quella proposta e sembrava affascinato dalla fede di quell'uomo.

- Sarebbe una bella idea!

Checco lo scosse con una gomitata:

- Ma dai i numeri! Che belinata vuoi fare! Noi dobbiamo lavorare qua e cambiare qua le cose.

Dalla nave giunse un segnale: si era fatto posto per altri clandestini.

Piano piano, tutta la gente scese dai camion; sali sulla nave. Checco cercò di contare i mezzi: erano un centinaio; le persone saranno state più di settecento. L'ufficiale ebreo sali per ultimo sulla nave, dopo aver abbracciato Tino e dopo aver ringraziato Checco a nome del suo popolo afflitto.

- Spero di rivederti nel mio paese prima o poi! Vi siamo riconoscenti fin d'ora e ve lo dimostreremo meglio un giorno. . .

A notte fonda, Checco si ritrovò sulla via Aurelia con la sua squadra politica; gli sembrava di vedere risorgere il suo distaccamento. Salutò tutti e ritornò a casa con Tommy e Malaga.

Testimonianza di Adriano Scaglia, vicebrigadiere di P.S.

Buona fortuna M/N "Rondine"¹²

Scaglia Adriano¹³ fu Giovanni nato a Savona il 3.1.1923, ha prestato ininterrottamente servizio presso il Comando nucleo guardie di P.S. (servizio portuale) dal 16 luglio 1945 al 1 marzo 1947 quale sottufficiale ausiliario di P.S. "ha disimpegnato ottimamente e con serietà le mansioni affidategli per tutto il periodo" (dichiarazione del comandante del nucleo Ten. F. Bozzola).

[Nell'immediato dopoguerra] un numero limitato di ex partigiani trovò temporaneo impiego nel corpo delle guardie di P.S. comandato dal partigiano G.B. Parodi "Noce". Il distaccamento del Porto, con sede in via Chiodo, comandato dal maresciallo di P.S. Francesco Bazzino, contava su di una trentina di effettivi tra i quali i vice Brigadieri Ferrari Antonio¹⁴, Del Santo Aldo¹⁵ ed io. Era di sua competenza la vigilanza dei porti di Savona e Vado Ligure; il servizio era indirizzato prevalentemente a sventare i furti e ad intervenire per sedare qualche rissa provocata più che altro dal vino. [...] Eravamo tra la fine dell'autunno e l'inizio dell'inverno: il freddo cominciava a farsi pungente ma, durante il servizio notturno, ci riparavamo grazie ai confortevoli giacconi "made in USA" di cui eravamo dotati.

Una mattina, appena preso servizio, il comandante chiamò nel suo ufficio, Ferrari, Del Santo per confidarci che probabilmente avremmo svolto un'operazione molto riservata, anzi "segreta" precisò. "Guai a voi se quanto dirò verrà risaputo.

Conto sulla vostra discrezione. Sono stato chiaro?”.

Non aveva mai fatto misteri, il Bazzino, e raramente lo avevamo visto con un atteggiamento tanto serio e anche preoccupato. Si guardava d'intorno come se temesse che qualcuno lo spiasse.

Ascoltammo senza fiatare, anche se sorvolò su alcuni dettagli importanti. Quando terminò e chiese se avevamo delle domande da porgli, nessuno fiatò.

Non mi dilungo a citare parola per parola, comunque l'argomento fu il seguente: un gruppo di ebrei – la cui consistenza per il momento il comandante non volle o seppe precisare – si sarebbe imbarcato “clandestinamente” – sottolineò – sul motoveliero “Rondine”, attualmente all'ancora nella vecchia darsena. I motori erano stati revisionati dall'officina Solimano; alle provviste di bordo avrebbe provveduto l'agente marittimo Musso [Giuseppe]¹⁶, una persona molto conosciuta e stimata (si autodefiniva “repubblicano mazziniano”); l'imbarcazione, lasciato il porto per le prove di macchina, secondo il suggerimento del nostro comandante, anziché rientrare a Savona, avrebbe attraccato nel porticciolo di Vado, dove i “clandestini” erano attesi nella notte. Lo spedizioniere non era ancora in grado di precisare il giorno e l'ora in cui l'operazione si sarebbe svolta.

Disse questo quasi tutto d'un fiato, a bassa voce, quasi volesse togliersi un peso dallo stomaco; quindi, fatta una pausa e scrutandoci attentamente aggiunse: “Sono stato a parlarne al Partito (il P.C.I., del quale tutti e quattro eravamo militanti), mi è stato raccomandato di sostenere l'operazione nel migliore dei modi, con discrezione. Ho l'incarico di prendere personalmente i contatti necessari, ma è questa una responsabilità che preferisco condividere con voi: quindi, domani o dopo, non appena me lo faranno sapere, andremo assieme dal Musso, per conoscere il responsabile e i dettagli della faccenda. Lo spedizioniere è un intermediario, dietro di lui c'è qualcun altro ma non so proprio chi sia”.

Fu così che, alcuni giorni dopo, nello “scagnu” dello spedizioniere, incontrammo un ufficiale inglese, non sono in grado di dire con esattezza il grado, dal quale apprendemmo tutti i particolari dell'operazione.

Si trattava di un numero ancora imprecisato di ebrei, sopravvissuti dai campi di sterminio nazisti,

i quali avrebbero raggiunto, secondo il loro desiderio e se tutto fosse proceduto per il meglio, la Palestina. Provenivano dalla Polonia, dalla Germania, dall'Ungheria, non sapevano dove andare, erano rimasti senza casa e famiglia, non avevano patria, salvo la Palestina, la terra degli avi, dei sogni. . .

Come si faceva a non aiutarli?

Vigeva l'embargo, secondo il quale non sarebbe stato loro consentito di mettere piede in quella regione ma, aggiunse l'ufficiale, “il comando delle navi inglesi alle quali compete il pattugliamento di quelle coste è stato contattato ed ha assicurato piena collaborazione: “avrebbero chiuso un occhio”.

Il giovane ufficiale, alto, magro e biondo, si esprimeva abbastanza bene nella nostra lingua e, quando non trovava le parole appropriate le sostituiva con termini inglesi, lo spedizioniere interveniva e traduceva.

Non sapevamo gran che dell'olocausto degli ebrei, circolavano soltanto notizie vaghe e da molti ritenute esagerate se non false, su campi di sterminio, docce della morte, camera a gas e altre atrocità commesse dai nazisti; riguardo alla Palestina, le nostre conoscenze erano ancor più labili e superficiali, sapevamo che si trattava di un territorio posto tra il Libano e l'Egitto e le città a noi note erano soltanto Gerusalemme e Betlemme.

Se occorre aiutare della gente scampata ai tedeschi gli italiani, in particolare i partigiani, non avrebbero stati secondi a nessuno: avevano provato sulla propria pelle il nazismo e il fascismo. [. . .] Quei pochi ebrei savonesi da noi conosciuti erano generalmente della brava gente e, quel che contava, decisamente antifascisti.

Dal momento che il Partito era d'accordo – questa era la cosa più importante – avremmo fatto tutto il possibile perché l'imbarco si svolgesse con successo. Fu quanto assicurammo al comandante. Gli unici che potevano rompere le scatole erano i militari della Guardia di Finanza, ma ci preoccupavano relativamente.

La sera stabilita, alle 22,30, raggiunto il porto di Vado con la jeep inglese che avevamo in dotazione conducemmo una perlustrazione a fari spenti nei dintorni, per poi prendere posizione a lato della strada di accesso al pontile.

Assieme al comandante c'erano mio fratello Carlo¹⁷, il Ferrari, Del Santo ed io. Il luogo era solita-

rio e avvolto nell'oscurità.

Immobile, solitario, attraccato alla banchina, il "Rondine" sembrava imponente: s'intravedeva una tenue luce filtrare dal boccaporto e un'altra dalla lanterna di poppa parzialmente oscurata.

Verso mezzanotte arrivò su di una jeep l'ufficiale britannico accompagnato da tre militari. Ci avvertì che il convoglio avrebbe ritardato, disse di portare pazienza e vigilare: sarebbe tornato precedendo gli autocarri.

A me e a mio fratello che eravamo scesi dall'auto per sgranchirci le gambe, il Bazzino ordinò di controllare i dintorni e la via Aurelia.

Erano le due quando finalmente udimmo il rumore di alcuni motori. Poco dopo giunse la camionetta seguita a breve distanza da quattro grossi autocarri telonati, con i fari protetti da apposite mascherine i quali ci oltrepassarono per andare a parcheggiare nelle immediate vicinanze della banchina.

L'ufficiale chiese se era tutto O.K. quindi raggiunse la passerella, salì sull'imbarcazione dove, munito di lanterna, lo attendeva il comandante, in uomo di bassa statura, barbuto, il berretto della marina con la visiera, un sciarpa scura attorno al collo. I due si strinsero la mano e scambiarono poche parole.

I veicoli avevano spento motori e fari, s'udiva soltanto, proveniente dall'imbarcazione il tipico ronzio del motore che girava al minimo. Uscirono dal boccaporto due marinai con altrettante fioche lanterne e presero posizione uno all'inizio della passerella, l'altro sul cassero. Eravamo ad una ventina di metri e stavamo assistendo al primo imbarco clandestino di ebrei diretti in Palestina che avveniva da un porto ligure. C'erano state altre partenze da Trieste, ma noi non lo sapevamo.

I "clandestini" indossavano quasi tutti un lungo pastrano scuro ed erano accompagnati da alcuni giovani muniti di fucile o mitraglietta; i volti che scorgevamo fugacemente quando passavano in prossimità delle lanterne apparivano bianchi, quasi spettrali, forse anche per effetto della luce.

Nessuno parlava, nemmeno un bisbiglio, camminavano ordinatamente in fila, taluni venivano aiutati o sorretti perché malfermi sulle gambe.

Eravamo talmente intenti a seguire quella scena che non saprei dire quanti fossero: 50, 55 o più? C'erano uomini, donne e anche bambini portati in braccio dai giovani armati. Alcuni sembravano

anziani o ammalati dal modo lento e insicuro con cui si muovevano. Ognuno aveva con se una borsa, un fagotto o uno zaino militare.

L'imbarco stava per concludersi, il motore del veliero aveva aumentato i giri, lo scafo si stagliava meno alto di prima quando, all'improvviso, arrivò dietro di noi a velocità sostenuta, una vettura i cui fari illuminarono camion, passerella e veliero.

"La finanza!" esclamò Bazzino "Non muovetevi, vado io".

Il comandante si avvicinò al veicolo sul quale notammo quattro militari, tra cui un maresciallo: li conoscevamo perché anche loro prestavano servizio portuale.

I due sottufficiali parlarono inizialmente sottovoce, in tono che ci parve amichevole e conciliante. Ma, tutto ad un tratto, il nostro alzò la voce affinché l'udissimo: "Come vuoi che te lo ripeta? Appena segnalatoci che nei pressi del porto di Vado c'era del movimento inconsueto, siamo venuti a controllare e abbiamo visto quei poveracci salire sul motoveliero. Siamo stati avvicinati da un ufficiale alleato il quale, parlando malamente la nostra lingua, ha spiegato che si tratta di civili ebrei reduci dai campi di prigionia nazisti, scampati alla morte per miracolo. S'imbarcavano, diretti dove non lo ha detto e non l'ho capito. Cosa vorresti fare? Arrestarli? Sparare contro di loro e gli alleati? Iniziare una nuova guerra? Se vuoi un consiglio da amico, lascia perdere e augura loro buona fortuna. È l'unica cosa saggia da farsi! Vai a parlare con quell'ufficiale che è sulla scaletta, se vuoi saperne di più".

Mentre pronunciava quelle parole con tono fermo, i marinai del Rondine avevano tagliato con l'accetta le gomene degli ormeggi, ritirato in tutta fretta la passerella e l'imbarcazione si stava scostando lentamente dalla banchina.

Il mare pareva addormentato tanto era calmo; il cielo limpido, senza luna, le "lampare" dei pescatori punteggiavano il mare quasi vi fossero cadute manciate di stelle...

Gli autocarri accesero contemporaneamente i fari e i motori, il cui rombo si levò ingigantito nel silenzio della notte. Manovrarono lentamente con difficoltà, stridendo e ruggendo, nello spazio angusto e buoi di fronte al pontile.

I finanzieri guardarono ora i camion, ora il veliero, si consultarono brevemente e quindi avviarono il loro mezzo e, con una rapida inversione di mar-

cia, si allontanarono velocemente.

Eravamo rimasti noi e, poco discosto, la jeep con gli inglesi.

L'ufficiale si avvicinò sorridendo, ci strinse la mano e disse: "Grazie per la collaborazione. Questi essere primi ebrei che partire da Italia per Palestina: auguriamo fortuna e pace. Dio li aiuti".

Nei giorni successivi, c'interrogammo spesso su quella vicenda e sulla sorte dei passeggeri stipati in una bella ma assai fragile imbarcazione di legno, rimasta quattro anni immobile nella vecchia darsena.

Avranno raggiunto il lontano medioriente o saranno finiti a picco? Ci chiedevamo l'un l'altro.

"A suo tempo lo sapremo, ora non è il caso di fare previsioni", tagliò corto il comandante, ma il suo volto non era sereno, traspariva la preoccupazione anche perché il tempo era cambiato di brutto: s'era levato un forte vento di libeccio che aveva sospinto onde maligne a infrangersi e arrampicarsi sui massi a protezione dei moli, levando alti spruzzi e inondando le banchine. Mi pareva di vedere quel motoveliero senza vele, con un solo motore, sballottato dalla burrasca.

"Per me", sentenziò sfiduciato Del Santo, buon conoscitore del mare e solitamente taciturno, "quella barca non può farcela, è fragile e anche troppo carica: basta un'onda di traverso, un calo del motore, l'elica che per un attimo non pesca, gira a vuoto e hai finito di governare, ti trovi del tutto in balia delle onde".

Il Ferrari, invece, sosteneva che imbarcazioni come quella erano capaci di tenere il mare benissimo e poi il libeccio del quale ci preoccupavamo era un vento che scendeva dal Rodano, arrivava già smorzato sulla nostra riviera e andava poco oltre: "Se hanno incontrato una settimana di calma, a quest'ora sono giunti a destinazione". Poi, ripensandoci, aggiunse: "Se invece s'imbattono in una burrasca, possono trovare riparo in qualche porto o baia: ci sono tante isole nel Mediterraneo orientale, che il problema più spinoso è quello di fare attenzione a non sbatterci contro. Il comandante, per quanto ho sentito, è uno che sa navigare e, oltretutto, conosce bene quella rotta".

Ognuno diceva la sua, ma il pessimismo si manifestava sempre più pesantemente con il passare dei giorni e la mancanza di notizie. Anche se fossero affondati, chi avrebbe diffuso un'informazione del genere? La Radio? I giornali? Nemmeno pensarci!

L'unico che poteva avere notizie era lo spedizioniere, ma fino ad allora non si era fatto vivo e alle domande rivoltegli dal Bazzino aveva risposto che attendeva un telegramma.

Le nostre ansie ebbero termine soltanto alcune settimane dopo, quando il Musso si presentò con il volto disteso e gioviale, nel nostro ufficio per informarci dell'esito positivo della "spedizione", concludendo: "Ho portato due bottiglie di whiskey per brindare; sono felice che sia stato possibile fare qualcosa per quella gente disperata. Se, quando mi è stato chiesto di occuparmene avessi rifiutato di dare il mio aiuto, ne avrei avuto rimorso e mi sarei sentito un verme per il resto della vita. A voi va il merito di avere contribuito che tutto filasse liscio. Vi ringrazio infinitamente".

Testimonianza di Gualtiero Morpurgo¹⁸

Un giorno incontrai per la strada Raffaele Cantoni, che già conoscevo per averlo visitato al confino di Urbisaglia, dove era stato relegato insieme a mio cugino Nino Contini, essendo ambedue considerati "ebrei antifascisti pericolosi per il regime". Dopo l'affettuoso abbraccio Cantoni richiese la mia disinteressata collaborazione, "come buon ebreo", alle difficili e pericolose operazioni clandestine che si stavano organizzando, insistendo sulla assoluta necessità di agire contro gli inglesi per inviare in Palestina il maggior numero possibile di profughi.

Come è noto, dopo la favorevole Dichiarazione Balfour, la politica inglese era diventata contraria agli ebrei per mantenere buone relazioni con il mondo arabo e venivano concesse minime quote di immigrazione. Cantoni sapeva che avevo lavorato come ingegnere nei Cantieri Navali di Genova e pensava che fossi un elemento adatto da presentare alla direzione delle operazioni. Accettai e così conobbi Ada Sereni, che mi spiegò che avrei dovuto allestire le navi che mi sarebbero state consegnate nei vari porti del nord, ricavando nelle stive e dove possibile il maggior numero di cuccette. Mi fece presente subito che questa volontaria collaborazione sarebbe stata irta di pericoli, con possibilità di arresto e di galera da parte degli inglesi, e naturalmente il tutto senza difese e senza compensi ...

Come già detto, la mancanza di trasporti pubbli-

ci rendeva difficili o impossibili i miei trasferimenti nei vari porti, e allora mi fornirono di una magica tessera lascia passare valida per tutti i mezzi di comunicazione alleati, cioè inglesi e americani, senza alcuna esclusione. Ricevevo gli ordini da Ada Sereni, che era la vice del grande e misterioso capo. Qualche volta mi convocava lo stesso capo in un modesto appartamento di via Cantù, che potrei pomposamente definire come il Quartier Generale. Il capo, che per noi era solo "Alòn" o "il vecchio", in realtà si chiamava Jehuda Arazi (ma lo seppi più tardi). Era un uomo affascinante, con occhi grigi e sguardo durissimo e tagliente. Nessuno ha mai conosciuto esattamente la sua storia. Era nato certamente in Palestina, come membro della Haganà aveva combinato seri guai agli inglesi, poi con false generalità era perfino diventato sergente nelle stesse truppe inglesi. Se ne allontanò quando lo ritenne necessario e fu perciò condannato a morte in contumacia per diserzione. Era malato di cuore e veniva curato da Marcello Cantoni. Uomo furbissimo, inviato a Milano come capo della Aliah-Bet, aveva deciso di stabilire il quartier generale delle operazioni anti-inglesi dove gli stessi inglesi non si sarebbero mai sognati di scovarlo, e cioè sopra le loro teste! Infatti in via Cantù al piano inferiore c'era un circolo per ufficiali e soldati inglesi, che non ha mai scoperto le ragioni dell'andirivieni nel piano superiore, dove oltre tutto funzionava perfino una radio rice-trasmittente clandestina.

Con un minimo di preavviso un veicolo della Brigata ebraica veniva a prendermi al mio domicilio di giorno e anche in piena notte e mi portava nel porto, dove in una lontana banchina attendeva a lumi spenti una navicella, che oggi sarebbe definita come "carretta del mare". Uomini e materiali comparivano come per magia dall'oscurità, e si iniziava il lavoro. La stiva doveva essere completamente vuotata e liberata da qualsiasi cosa che impedisse la messa in opera delle impalcature con tubi Innocenti. Eseguita l'impalcatura si fissavano uno vicino all'altro dei teli lunghi 2 metri e larghi 60 centimetri. Lo spazio in altezza era minimo per consentire il maggior numero di queste cuccette in verità un pò scomode, ma che erano accettate con entusiasmo da chi riusciva a imbarcarsi per Heretz Israel. Gli operai, come già detto, erano soldati della Brigata che lavoravano con entusiasmo e volontà di aiutare dei fratelli a ritrova-

re una sede dove ricostruire una vita.

In un'altra occasione però le cose andarono diversamente: ero a Savona e verso sera per tornare a Milano un MP mi imbarcò su una jeep con due militari neri. Alla prima curva mi accorsi che tutti e due erano ubriachi e, come temevo, verso Ovada il veicolo sbandò, urtò contro un muro e si capovolse, per miracolo senza danni. Rimessa faticosamente in strada la jeep, riuscii a convincere i miei militari a fare una dormitina e a notte inoltrata una jeep militare guidata da un borghese con due soldati di colore spaparanzati malamente sui sedili scomodi e addormentati come angioletti entrava trionfalmente a Milano!!

Per finire con i viaggi avventurosi racconterò quello per arrivare ancora una volta a Savona. A notte alta venne a prendermi un soldato in borghese con un'automobile Lancia Lamda nera. Con un brivido guardai la targa della macchina: era un pezzo di cartone con su disegnato male l'insegna del cantone svizzero di Zurigo. Qualunque controllo sarebbe stato fatale, e invece tutto andò bene, perché il soldato aveva ordine di viaggiare per strade secondarie poco controllate. No, non andò tutto bene: infatti arrivati all'alba a Savona il bravo soldato-autista, morto di sonno e di stanchezza, andò a cozzare contro il muro dei portici di un corso principale per fortuna ancora deserto [via Paleocapa]. Svegliatosi di colpo, farfugliando in un inglese approssimato, mi consigliò di tagliare la corda e di raggiungere il porto a piedi: capii che in qualche modo se la sarebbe cavata da solo senza coinvolgere il suo importante passeggero.

Alla fine della mia collaborazione con l'Aliah-Bet, Ada Sereni mi disse con soddisfazione che la mia magica tessera di libera circolazione era, sì, di "prima categoria", ma naturalmente era anche stata ben falsificata ...

Le autorità italiane vedevano certamente con favore l'uscita dall'Italia di folle di povera gente straniera, ma erano sotto stretta sorveglianza degli inglesi e non potevano fare altro che chiudere un occhio e non intervenire quando notavano strani movimenti notturni in qualche porto. Ed erano movimenti facilmente individuabili dalle guardie di finanza che in qualche caso persino collaborarono per allontanare un controllo inglese. Non si trattava solo di operai in movimento o di rumori provenienti da scafi fatiscenti, ma entravano camions apparentemente militari che sca-

ricavano vettovaglie e poi c'erano i momenti difficili quando si doveva fare il pieno di carburante di dubbia provenienza. Allora notavo una buona guardia di finanza si allontanava per andare a bere un caffè in un improbabile bar notturno aperto...

Dopo alcuni mesi di febbrile attività, si presentarono difficoltà per l'acquisto delle navi da parte del Joint. Occorrevano intestatari di nazionalità italiana. Raffaele Cantoni si mise come sempre in affannosa ricerca di ebrei italiani di buona volontà disposti a fare la parte di armatori fasulli. Il primo fui io, e fu ancora un'avventura. La nave si chiamava "Endertà" e andai a Genova per il rogito. Avevo lì il caro amico, il dott. Achille Avigdor, che era un rinomato esperto negli affari navali e che divenne un prezioso e clandestino collaboratore della Aliah-Bet. In seguito divenne Agente della Zim Israel Navigation. Fu al mio fianco quando da un notaio, firmato il rogito, versai una valanga di milioni di lire con assegni circolari. Allestii rapidamente la nave, che salpò a metà dicembre con un tempo schifoso. Il capo voleva che la nave arrivasse sotto costa palestinese alla vigilia di Natale, sperando, data la festività, in minori controlli delle pattuglie inglesi.

L'equipaggio era formato da un giovane comandante e da cinque o sei marinai italiani di fede cattolica pagati profumatamente. A bordo si imbarcarono 250 profughi sotto la guida di un giovane "sabro". Appena fuori del porto fu cancellato il nome "Endertà" e fu verniciato il nome della eroina ungherese "Anna Senesh". La traversata fu terribile per lo stato del mare e i contatti radio furono drammatici. Alla fine della traversata il giovane "sabro", che oltreché sfinito soffriva il mal di mare, nell'oscurità sbagliò la distanza dalla costa, indicandola in 5 miglia. Invece si trovavano a poche centinaia di metri e la nave a velocità sostenuta finì rovinosamente sugli scogli. Per fortuna tutti furono salvati dagli uomini del Palmach che erano nascosti in attesa e da uomini della vicina Naharia.

Per poter cancellare la nave nel Registro Navale Italiano senza rivelare le attività della Aliah-Bet, il



14.

La "Rondine".

capo Arazi diede ordine di trattenere in un kibbutz l'equipaggio, riportandolo appena possibile con un viaggio di ritorno davanti alla Sicilia. Lì furono effettivamente calati in una scialuppa e in apparenti pessime condizioni, sporchi e bagnati, sbarcarono e dichiararono ai Carabinieri di Taormina che la nave vuota era affondata nel canale a causa di una mina vagante. Diversi anni dopo, quando già ero stabilito in Cile per il mio lavoro, il fisco italiano impose una tassa patrimoniale e, come proprietario della nave o presunto beneficiario dell'assicurazione, mi fu notificata a Milano in mia assenza un'enorme cifra da pagare in diverse rate. Per errore, dato che esisteva già lo Stato di Israele garante di ogni pendenza, fu pagata per mio conto la somma di circa 400.000 lire (...di allora!). Il resto fu pagato da Israele che si dimenticò di rimborsarmi la prima quota. Perciò mi vanto ancora di essere stato indirettamente anche allora un buon sostenitore di Israele...

La corvetta Beauharnois/Wedgwood

Dopo la vicenda delle navi "Fede" e "Fenice" che hanno visto protagonista Giuseppe Musso e la popolazione della Spezia nel aprile-maggio, Arazi curava l'allestimento a Savona del "Beauharnois"²⁰. Su questa nave avrebbe dovuto imbarcarsi anche il giornalista americano Stone²¹, corrispondente del "The Nation".

Nella notte tra il 18 e il 19 giugno, 1257 profughi in procinto di salire sulla corvetta venivano fermati da alcuni agenti di polizia e guardie di finanza,

in allarme sin dal pomeriggio per le strane manovre della nave.

Mentre i profughi riuscivano ad imbarcarsi, il giornalista americano, Ada Sereni e il profugo Josè De Paz (pseudonimo di Arazi) venivano condotti in questura, dove il questore e il prefetto assumevano un atteggiamento guardingo ma non ostile, condizionato dalla necessità di attendere l'arrivo da Genova di un ufficiale britannico e di ricevere istruzioni dal Ministero degli Interni.

L'iniziativa dell'equipaggio del "Beauharnois" toglieva però d'imbarazzo le autorità italiane come i responsabili del Mossad: alle 9 del mattino, tagliati i cavi, la nave prendeva improvvisamente il largo; Arazi, Stone e Sereni erano rilasciati dalle autorità italiane e sottratti ad un imbarazzante confronto con il maggiore Kane del Public Safety - Liaison Group di Genova.

La vicenda di Savona diveniva per Ada Sereni una ulteriore ragione per sviluppare quei contatti politici avviati nelle settimane precedenti; tuttavia la relazione inviata dal prefetto di Savona contiene alcune relazioni rimarchevoli, significative dell'atteggiamento delle autorità italiane.

Sebbene la nave fosse giunta a Savona sin dal 1 giugno, le indagini vere e proprie erano scattate solo il 18, con la mobilitazione di un esiguo numero di agenti. Dopo la scoperta del gruppo in procinto di partire, la polizia italiana aveva consentito ugualmente l'imbarco dei profughi, limitandosi a controllare la nave dall'esterno, senza adottare particolari misure di sicurezza.

Il quadro politico in Italia era favorevole allo sviluppo delle attività della Aliyà Bet, che nella seconda metà del 1946 crebbero di intensità proprio mentre si facevano più pesanti e decise le pressioni britanniche sul governo italiano.

Il fascicolo del Gabinetto del Ministro dell'Interno "Ebrei Stranieri in Italia" conservato all'Archivio Centrale dello Stato, a Roma, contiene molti documenti che riguardano la vicenda della corvetta "Beauharnois"²². Molte copie sono presenti nel fondo del Ufficio Istruzione del Tribunale di Savona, conservati all'Archivio di Stato di Savona²³, si tratta del fascicolo "Procedimento penale contro ignoti imputati di espatrio clandestino".

Legione Territoriale dei Carabinieri di Genova
Compagnia di Savona
Savona, li 19 giugno 1946

N°97/20 di prot. Div.III

Oggetto: Segnalazione completa

Al Ministero dell'Interno – Roma
Comando Generale Arma Carabinieri – Roma
Comando Militare Territoriale – Genova
Allied Commission Officer Safety IGT – Genova
Comando I° Div. Carab. "Pastrengo" – Milano
Comando I° Brigata Carabinieri – Torino
Comando Legione Carabinieri – Genova
Prefettura di Savona
Questura di Savona
Comando Gruppo di Savona
Procura del Regno di Savona

Notte 19 corrente rada Vado Ligure circa 1300 ebrei diverse nazionalità provenienti vari campi concentramento affluito con automezzi sprovvisti passaporti prendevano imbarco motonave panamense Beauharnois diretta Palestina punto Autorità pubblica sicurezza provveduto piantonamento motonave tuttora attraccata rada Vado Ligure attesa istruzioni punto Nessun incidente punto Ministero Interno - Comando Generale - Comiliter Genova - Divisione Carabinieri Milano - Brigata Carabinieri Torino - informati telegraficamente. Legione Carabinieri et Allied Commission informati telefonicamente.

Il Capitano comandante la Compagnia
(Vincenzo Misuraca)

Legione Territoriale dei Carabinieri di Genova
Compagnia di Savona
Savona, li 19 giugno 1946
N°97/20 di prot. Div.III
Oggetto: Segnalazione Ebrei

Seguito segnalazione odierna pari numero ore 9.15 stamane malgrado divieto Autorità portuali et Pubblica Sicurezza Motonave panamense Beauharnois con carico Ebrei forzando ormeggi prendeva largo presunta direzione Porto Said.

Il Capitano comandante la Compagnia
(Vincenzo Misuraca)

Il dettagliato rapporto del commissario Torre verrà inviato il giorno 19 dal Prefetto Donadu al Ministero dell'Interno e il 23 al Procuratore di Stato di Savona.

Commissariato di P.S.
Scalo Marittimo Savona
Savona, li 23 giugno 1946

n. 00404/ di prot.

Oggetto: Imbarco clandestino di 1200 ebrei effettuati nella notte fra il 18 e il 19 giugno nella rada isolata di Vado Ligure.

Al Sig. Procuratore di Stato Savona

In data 1° giugno c.a., proveniente da Genova, giunse in questo porto il piroscafo "Beauharnois" battente bandiera della Repubblica del Panama.

La nave, sul tipo di una corvetta, stazzante 316 tonnellate nette, montata in ferro e provvista di un fumaiolo, venne subito ormeggiata alla banchina della Calata P.Sbarbaro.

Nei giorni che immediatamente si susseguirono all'arrivo, vennero iniziati a bordo lavori di riparazione e riattamento, compresa la pitturazione in grigio del fasciame esterno: i primi eseguiti dalla ditta Solimano (Cantieri Navali) e la seconda dagli operai "picchetti e coloritori di bordo".

Ultimati detti lavori verso la metà del mese, vennero iniziate le operazioni di partenza della nave per un viaggio che si dichiarava vacante e con la richiesta, presso la locale Capitaneria di Porto, della rotta per Porto Said.

È da premettere che nei giorni che precedettero tali operazioni di partenza, era stato notato l'imbarco di un quantitativo di viveri superiore al fabbisogno dell'equipaggio composto da n. 31 uomini, per cui lo scrivente dispose un accurato servizio di vigilanza in quanto ebbe il sospetto che la nave, pur dichiaratasi come anzidetto vacante, potesse tentare un qualsiasi imbarco di passeggeri clandestini.

Nulla però venne dato di rilevare e nel pomeriggio del giorno 18 fu rilasciata regolare spedizione da parte della Capitaneria di Porto insieme alla rotta richiesta per Porto Said.

La partenza avvenne la sera stessa verso le ore 21 vigilata però dagli agenti di P.S. di questo Ufficio i quali notarono come la nave spintasi al largo, invece di proseguire la rotta verso Sud, deviava ad un certo punto verso Ovest, non solo, ma ad un certo momento si accorsero, pur nel buio della notte che la nave stessa, le cui luci di bordo erano state rese di tinta bleu molto probabilmente per attenuarne la vi-

sibilità da terra, si avviava alla rada isolata nello specchio acqueo prospiciente Vado Ligure.

Portatisi rapidamente sul posto, i predetti agenti constatarono come il Beauharnois avesse attraccato ad una punta nelle vicinanze del faro oltre Porto Vado lanciando altresì gli scalandroni da imbarco.

Nel frattempo, durante le prime ore della notte, erano giunti a Vado Ligure, per la rotabile di Genova, parecchi autocarri carichi di civili diversi per età e sesso, in complesso 1200 circa i quali, in massa, si diressero verso la rada per prendere imbarco sulla nave ormeggiata.

Mentre gli agenti tentavano di arginare ed ostacolare tale proposito coadiuvati da militari della Guardia di Finanza in seguito ed all'uopo intervenuti, venne provveduto a darne avviso allo scrivente il quale, portatosi immediatamente sul posto, rilevò come l'esiguità del numero dei componenti le forze dell'ordine non era riuscita ad impedire, malgrado ogni sforzo, l'imbarco di gran parte delle persone che, dichiaratesi ebrei stranieri tutti sprovvisti di documenti, non avevano intenzione alcuna di sottostare all'imposizione del divieto d'imbarco.

Si rese necessario pertanto l'invio di rinforzi, subito disposto dal Sig. Questore della Provincia nel frattempo avvertito dallo scrivente i quali però giunsero quando gli ebrei, superata la resistenza degli agenti, si erano già imbarcati.

Rimasero a terra il giornalista americano J.F.Stone, corrispondente di guerra del giornale nord americano "The Nation" munito di passaporto n. 16085 U.S.A., la signora Sereni Ada fu Ettore, nata a Roma il 22/6/1905, ivi domiciliata in via Valadier n.35, e l'apolide di nazionalità polacca La Paz di Abramo, nato a Danzica il 15/11/1902, munito di carta d'identità n. 14025 rilasciata ad Arona il 25/3/1946.

Sia lo Stone, il cui passaporto mancava di visto in uscita dall'Italia, che la Sereni ed il La Paz, alle ore 5 circa vennero accompagnati in Questura.

Interrogati, presente il Sig. Questore, lo Stone dichiarò di essere stato a conoscenza della partenza degli ebrei che dovevano recarsi in Palestina con la nave Beauharnois, sulla quale egli avrebbe dovuto prendere posto per ordine ricevuto da persona che non ha specificata, mentre gli altri due ebrei, la Sereni ed il La Paz, affermarono che non dovevano affatto imbarcarsi, ma che si erano portati sul luogo dell'imbarco in seguito ad invito del Sig. Stone, fatto loro in precedenza a mezzo posta, onde potessero servirgli da interpreti.

Mentre perdurava la permanenza dello Stone e degli altri due ebrei in Questura lo scrivente, nel timore che la nave Beauharnois, una volta assicurato che tutte le persone erano salite a bordo, potesse allontanarsi anche senza attendere l'imbarco del giornalista americano, dette comunicazione di quanto accadeva alla locale Capitaneria di Porto richiedendo altresì il fermo della nave stessa, trovandosi essa ancora in acque territoriali.

Frattanto lo Stone, ultimato l'interrogatorio e dopo aver prodotto ogni documento di cui era in possesso a comprova delle generalità e della qualifica dichiarate, chiese insistentemente di essere riaccompagnato a Vado onde potersi imbarcare, il che gli veniva concesso previo rilascio di una dichiarazione scritta nella quale il giornalista ammettesse la sua presenza con gli ebrei a Savona.

Mentre veniva a ciò provveduto, acconsentendo lo Stone a tale richiesta, la nave, alle ore 9 circa, tagliati gli ormeggi si allontanava improvvisamente dalle acque di Vado abbandonando in luogo n. 2 scalandroni in legno e n. 2 pezzi di fune della lunghezza di circa m.20 ciascuno, materiale ritirato in seguito dal Comando Marina di questa città.

Sia il giornalista americano, il quale non aveva potuto imbarcarsi, che la Sereni ed il La Paz, venivano poco dopo rilasciati.

Le indagini subito iniziate dallo scrivente per l'accertamento delle varie responsabilità, vennero da prima orientate nei riguardi della Compagnia di spedizioni C.I.S.E.S. presso cui la nave Beauharnois era appoggiata.

Detta Compagnia denominata "Compagnia Imbarchi e Sbarchi Spedizioni" con uffici in via Chiodo 1/1 di cui è presidente il Sig. Scotto Angelo fu Tomaso e di Caviglia Maria, nato a Savona il 24/4/1906 ivi domiciliato in via XX settembre n.15/8, si è occupata sia dell'arrivo della nave in porto di tutte le operazioni doganali, delle pratiche di bordo, operazioni di ormeggio e disormeggio ecc. Ha preso contatti col Comandante della nave Jerry Liethmann [Jacob Lichtman] e col 1° Ufficiale Frank Flanger [Franz Heine Fleigler]²⁴, presentandoli ai fornitori di bordo:

- P. Calligaris, magazzino in via G.B.Berlingeri n. 1/3 la cui fattura è stata pagata dalla stessa C.I.S.E.S.

- Musso Mercede, magazzino sito alla Calata P.Sbarbaro n. 2

Lo Scotto Angelo dichiara di aver preso egli stesso tali contatti recandosi a bordo della nave il primo giorno di arrivo in porto, in compagnia di un altro socio

della Cooperativa, tale Raimondo Cornelio fu Tomaso e fu Codino Maria, nato a Savona il 15/10/1920, ivi residente in via Tagliate 10/10.

Per le sopracitate operazioni è stata presentata una fattura di lire 57.000 pagata dal Comandante della nave in moneta italiana.

Inoltre dalla Ditta Solimano – Cantieri Navali – di cui è titolare Mario Solimano di Gio.Batta e di Ada Giorgetti, nato a Savona il 17/2/1910 ivi domiciliato in P.za L.Pancaldo 7/15, titolare del Cantiere omonimo sito in Legino, dichiara che all'indomani dell'arrivo in porto della nave Beauharnois si presentarono a lui un americano di media età, in compagnia di un operaio parlante il dialetto ligure, il quale ordinò i lavori da eseguirsi sulla precitata nave. A detta dell'americano i lavori dovevano servire per l'allestimento di una nave scuola per i cadetti della Marina Americana.

Le riparazioni eseguite dalla Ditta Solimano consistono in:

a) Macchine	
manutenzione macchine, smontaggio e rimontaggio pompe, turbine, revisionature, operazioni generali, attrezzi per	L.114.000
b) Scafo	
montaggio cassero (copertina) a poppa con materiale fornito in parte	
per	L.529.000
provvista carburo, ossigeno,	
elettrodi per	L.12.000
totale	L.655.000

La fattura, intestata a John Riethmann è stata pagata in moneta italiana.

Le informazioni assunte per quanto riguarda la nave sono:

- che effettivamente era di nazionalità Panamense essendo stata registrata a Panama città
- tonnellaggio lordo 820, netto 316;
- velocità 16-18 nodi all'ora.

La giacenza a bordo di viveri e carburanti consisteva in:

sigarette	n.	48.000
sigari	"	200
tabacco - pacchetti	"	450
alcole - bottiglie	"	2
sale	Kg.	59
caffè	"	407.500
zucchero	"	406.500

the	“	35
marmellata - scatole	n.	420
farina per dolce	Kg.	23
verdura - scatole	n.	363
latte - casse	“	20
cioccolato - tavolette	“	275
olio lubrificante	lt.	1.125
petrolio	“	225
pane	Kg.	350
patate	“	500
frutta varia	“	250
carne fresca	“	250
cipolle	“	50
formaggio	“	220
galletta	“	200
copertone in tela	“	200
farina avena	“	1000

È stato altresì accertato:

a) che il Capitano della nave scendeva a terra di notte e quasi sempre in compagnia di un americano il quale si faceva chiamare sia armatore che ingegnere;

b) che i camions trasportanti gli ebrei erano quasi tutti di tipo Dodge con autisti civili: sono state notate targhe: MI - PV - VA -TO - VE - BO - MO

c) che in data 2 giugno c.a. il 1° Ufficiale di bordo Frank Flagler ha telefonato due volte a Genova e una volta a Milano.

Per Milano ha chiamato il n. 570530 corrispondente a Grosso Lina.

Per Genova ha chiamato i numeri 84988 e 31231.

Tutte le telefonate sono state effettuate parlando al n. 21081 Savona corrispondente alla C.I.S.E.S.

Nel complesso delle indagini espletate è da presumersi che l'imbarco clandestino verificatosi nella notte tra il 18 e il 19 giugno sia legato ad una vasta organizzazione avente diramazioni in quasi tutti i paesi dell'Europa.

Nella ricerca delle responsabilità da parte di persone di nazionalità italiana lo scrivente, pur orientandosi verso la Cooperativa di spedizioni C.I.S.E.S. nei cui riguardi, pur gravando qualche sospetto, non sono emersi finora elementi da giustificare una qualsiasi azione di Polizia, ha tenuto in debito conto i precedenti di un certo Musso Giuseppe di Bartolomeo e di Capellano Maria, nato a Savona il 27/11/1903, ivi residente in P.za L.Pancaldo n. 1.7 – spedizioniere marittimo titolare di una Agenzia omonima di spedizioni con uffici al 1° piano del palazzo del Grattacie-

lo di questa città. Detto Musso infatti venne arrestato e condannato a suo tempo in quanto implicato in un precedente tentato imbarco clandestino di ebrei effettuati alla Spezia nel marzo scorso.

Da informazioni assunte intorno a questo precedente è risultato come il Musso, in quell'occasione, avesse avuto la complicità di certo Pinter Giovanni residente a Milano, via Unione 5 e di altra persona residente in Genova, non potuta identificare.

Stabilito che il 1° Ufficiale di bordo Frank Flagler effettuò in data 2 giugno una telefonata a Milano e due a Genova, come precedentemente specificato, potrebbe formularsi l'ipotesi che tali telefonate abbiano una qualche relazione con i complici del Musso: il che, se in un secondo tempo fosse accertato, potrebbe anche portare all'emersione di responsabilità da parte del Musso stesso.

Anche se quest'ultimo è stato visto spesso a bordo della nave Beauharnois non vi sono però ancora elementi tali che possano giustificare il suo arresto anche perché, a detta del Solimano Mario, il Musso conobbe la prima volta il Comandante della nave in un Bar sito alla calata Sbarbaro in un'occasione in cui fu il Solimano stesso a far le presentazioni e le di lui apparizioni a bordo datano posteriormente al fatto sopracitato né risulta che il Musso conoscesse il Comandante prima di quell'occasione.

Per quanto riguarda la Ditta Solimano, lo scrivente non ritiene di addossare a detta Ditta responsabilità alcuna. I titolari del Cantiere ricevuta l'ordinazione da un americano hanno eseguito i lavori convinti che la nave venisse allestita per essere adibita quale nave scuola per i cadetti della Marina Nord Americana.

Da rilevare inoltre che il pagamento è stato effettuato in moneta italiana.

Per intanto lo scrivente sta proseguendo le indagini e si riserva di inviare eventuali ulteriori notizie ed accertamenti.

Il Commissario Aggiunto
(R.Torre)

Commissariato di P.S.
Scalo Marittimo Savona
Savona, li 23 giugno 1946
n. 00404/ di prot.

Oggetto: Imbarco clandestino di 1200 ebrei effettuati nella notte fra il 18 e il 19 giugno nella rada iso-

lata di Vado Ligure.

Al Sig. Procuratore di Stato Savona

A seguito rapporto pari numero ed oggetto lo scrivente ha accertato che in data 4 giugno, da parte del Comandante della "Beauharnois", Jerry Lickmann è stato inviato un telegramma con destinazione Brooklyn - New York.

Il Commissario Aggiunto
(R.Torre)

Il fascicolo dell'Ufficio Istruzione termina con la comunicazione del Pretore che rimette gli atti processuali al Procuratore della Repubblica. Allo stato attuale delle ricerche possiamo ritenere che il caso sia stato archiviato.

n. 689/946

Il Pretore

Ritenuto che il fatto dell'espatrio clandestino attribuito agli ebrei tuttora ignoti possa essere stato determinato, almeno in parte, da motivi politici, attesa l'attuale particolare situazione degli israeliti sul piano internazionale (art. 158 p.p. T.U. di P.S.); ritenuto che agli imputati deve essere addebitata l'aggravante di che all'art. 112 n. 1 C.P. e che può sorgere una forma di coresponsabilità nel fatto delittuoso a carico dei promotori ed organizzatori nell'espatrio, di nazionalità italiana, con l'aggravante di che all'art. 112 n. 2 C.P.

Rimette

gli atti processuali al Procuratore della Repubblica per le sue definitive determinazioni in ordine alla competenza a giudicare.

Savona 4-VII-46

La corvetta *Beauharnois* venne bloccata dal HMS *Venus* al largo di Haifa dove arrivò il 26 giugno e i passeggeri furono internati nel campo di Atlit, a sud di Haifa.

Articolo de "L'Unità" del 20 giugno 1946

Mille ebrei partono da Vado

Oltre un migliaio di ebrei, reduci da vari campi di concentramento sono partiti da Porto vado, su

una nave presumibilmente diretti verso la Palestina. Gli ebrei, provenienti da alcune località del nord, sono arrivati a Savona su vari autocarri. Si trattava di intere famiglie. Tutti portavano segnato sul braccio il marchio nazista che distingueva gli israeliti.

Giunti a Vado essi hanno preso imbarco sulla motonave panamense "Beauharnois" che, da tempo si trovava nel porto di Savona per riparazione e che, ieri sera, era andata ad attraccarsi nella rada di Vado.

La partenza è avvenuta poco dopo le 9,30. La nave punterà su Porto Said, da dove proseguirà per la Palestina.

La notizia ha destato viva sensazione nella nostra cittadinanza, che non riusciva a spiegarsi lo strano afflusso di uomini, donne e bambini, provenienti da varie parti su grandi autocarri e recanti nei volti le tracce di gravi sofferenze.

Testimonianza di Ada Sereni

VII. Una corvetta²⁵

[...]

Alla fine di maggio, Alòn si dedicò all'allestimento di una corvetta americana, una ex nave scorta, venduta dopo la cessazione delle ostilità come residuo bellico. Inviati dell'ufficio di Tel Aviv ne avevano acquistate due, gemelle, negli Stati Uniti e, secondo le decisioni prese dal comando, ne avevano inviata una in Italia e una in Francia.

La corvetta destinata all'Italia arrivò, per ordine di Alòn, in un porto della Liguria e come luogo d'imbarco fu scelta una banchina abbandonata e semidistrutta. Il numero dei partenti fu fissato a mille e trecento e il numero degli automezzi del convoglio a cinquanta.

I lavori di allestimento furono eseguiti in tre settimane; nel porto, nessuno pensava a controllare una nave americana e i nostri agenti marittimi si preoccuparono del disbrigo di tutte le pratiche. Durante quelle settimane, autisti e radiotelegrafisti non conobbero riposo né giorno né notte per provvedere la nave di tutto il necessario e, come sempre, Alòn curò in persona ogni minimo particolare dell'azione, dal rifornimento dei materiali al reclutamento degli automezzi, dall'orario di marcia per il convoglio, al piano di imbarco.

Un giorno prima della partenza, giunse a Milano un simpatico giornalista americano, Isi Stone

e, contemporaneamente, giunse l'ordine da Tel Aviv di lasciarlo partire con la corvetta, per dargli la possibilità di raccogliere il materiale occorrente a scrivere un libro.

Il giorno della partenza, il nostro ufficio di collegamento ci comunicò che gli automezzi erano giunti regolarmente ai campi e che il convoglio era partito.

La sera, Alòn, Stone ed io pranzammo insieme in un piccolo ristorante nei pressi del luogo d'imbarco e, all'avvicinarsi dell'ora stabilita, ci recammo sulla banchina.

Verso le 22 scorgemmo nell'oscurità la sagoma della nave che si avvicinava lentamente; pareva che tutto procedesse regolarmente, ma a cento metri dalla banchina la nave si fermò; da terra si sentì il capitano urlare ed imprecare in inglese, ma non fu possibile comprendere cosa mai fosse accaduto. Il tempo passava, gli urli e le maledizioni continuavano e la nave non si muoveva.

La baia era piena di lampare; come venimmo a sapere più tardi, i pescatori videro, prima, l'ombra della nave e poi udirono le imprecazioni, che l'eco della calma notte d'estate portava lontano; qualcuno più vicino a riva avvisò le autorità che qualcosa di grosso stava accadendo.

Nel frattempo arrivò il convoglio e, in pochi minuti, i mille e trecento giovani, nascosti sotto i tendoni, saltarono a terra; gli automezzi vuoti proseguirono lungo la strada provinciale e, attraverso strade secondarie, tornarono a Milano.

La nave intanto, dopo essersi avvicinata fino a una ventina di metri dalla banchina si era fermata di nuovo e il capitano non smetteva di imprecare. Infine uno dei nostri marittimi venne a nuoto a terra a riferire ciò che accadeva a bordo: "Il capitano è ubriaco" disse, "e non lascia fare al pilota".

Restammo tutti allibiti di fronte a una complicazione a cui nessuno di noi, abituato all'astinenza della nostra gente, aveva pensato o si era preparato. (Il capitano negò in seguito di essere ubriaco; disse di temere che la nave si incagliasse).

Sulla banchina le 1.300 persone, con i sacchi in spalla, attendevano immobili e in assoluto silenzio. Mentre eravamo lì, costernati ed attoniti, un numeroso gruppo di carabinieri e guardie di finanza armati di moschetto si fece largo fra la folla. Quando li vidi avanzare, il nervosismo che si era impadronito di me si dileguò d'un tratto, per lasciare il posto ad una calma assoluta e ad una per-

fetta lucidità di pensiero.

"Bisogna riceverli gentilmente" pensai e siccome ero l'unica fra tutti a parlar bene l'italiano li salutai ad alta voce con un: "Buona sera e bene arrivati".

"Chi è lei, signora?" chiese uno dei carabinieri. Per fortuna, senza esitazioni, una buona risposta venne alle mie labbra: "C'è qui un corrispondente di guerra americano ed io sono la sua interprete".

La spiegazione parve plausibile ed il mio status fu accertato.

Grazie ai miei servigi di interprete, la conversazione cominciò; tradussi alle guardie le spiegazioni del giornalista e del rappresentante dei profughi; parte, naturalmente, sostenuta da Alòn.

Mentre stavamo parlamentando, la nave, con quasi tre ore di ritardo, attraccò alla banchina; attraccò di poppa e una passerella fu abbassata per far salire i passeggeri, ma i carabinieri presero subito posizione davanti allo stretto pontile e ne impedirono il passaggio.

Cercammo di convincere le guardie a far partire la gente senza giungere alle complicazioni della Spezia, ma la polizia non osò assumersi tanta responsabilità; dissero che in città, tutti erano sul piede di guerra: che il questore era sveglio ed alzato ed il prefetto pure.

"Se il prefetto ed il questore vi danno il permesso di partire, noi saremo contentissimi" dissero, "ma son loro che lo debbono dare; noi non possiamo".

"Allora lasciateci andare a parlare con loro" proponemmo noi, pieni di speranza di riuscire a convincere le autorità a passare la cosa sotto silenzio.

Il brigadiere accettò con piacere di portarci in città, e Stone, Alòn ed io fummo accompagnati in prefettura su una jeep della polizia. Erano le due di notte quando entrammo. Il vasto cortile era pieno di carabinieri e di soldati; avemmo l'impressione che tutte le forze armate della città e dei dintorni fossero in stato d'allarme, tanto grande era il numero dei militari che affollavano l'interno del palazzo prefettizio. A vedere tutto quell'apparato di forza ci scambiammo un'occhiata dubbiosa.

Scendemmo dalla jeep e, salito lo scalone, fummo subito introdotti nell'ufficio del prefetto, dove si trovava pure il questore. Poiché Stone non conosceva affatto l'italiano ed Alòn ne conosceva solo poche parole, il mio servizio d'interprete assunse la parvenza dell'autenticità e, del resto, in quel momento divenne reale e necessario.

Il questore chiese le nostre generalità; per Stone la questione era semplice: egli era Isi Stone, noto giornalista americano, inviato da un grande giornale per fare un reportage su tutto il problema; Alòn mostrò i suoi documenti di profugo che, purtroppo, erano gli stessi che aveva usato al tempo del Fede ed io detti le mie vere generalità. Appena il prefetto udì il mio nome, rimase un attimo sovrappensiero e poi chiese: “Ho conosciuto un prof. Sereni, medico di corte al Quirinale; è suo parente?”.

“Mio suocero” risposi.

Notai l'espressione subitamente guardinga assunta dal prefetto; l'Italia era ancora un regno e il re era al Quirinale.

La conversazione iniziò e noi tentammo di convincerlo a lasciar che la nave partisse. “Che bisogno c'è di far scoppiare qui un altro affare come quello di La Spezia? Dopo un mese di lotta la gente vinse e proseguì per la Palestina. Lasciateli andare ora, senza un mese di sofferenze per loro e per voi!”

Il prefetto ed il questore non desideravano davvero una complicazione come quella di La Spezia, ma non sentivano di potersi assumere la responsabilità della partenza della nave.

Il questore, ansioso e nervoso, camminava avanti e indietro per la stanza, tenendosi la testa fra le mani. “La costa dell'Italia è tanto lunga” si lamentava apertamente, “e proprio questo angolo siete venuti a scegliere? Non potevate andare da qualche altra parte? Eh! Proprio qui da me dovevate venire?”

Il prefetto si manteneva calmo, quasi immobile; era cortese nelle sue espressioni, ma non cedeva; era chiaro che desiderava guadagnar tempo.

Isi Stone, che era venuto da Milano in abiti civili, chiese di poter indossare la sua uniforme americana, che aveva pensato bene di portare con sé dalla banchina, in caso fosse stato necessario mettere bene in chiaro la sua identità. Il permesso gli fu accordato e sul suo braccio sinistro apparve chiara la scritta “War correspondent”.

Il prefetto divenne ancor più guardingo.

Il tempo passava e ormai nella stanza regnava il silenzio; noi non riuscivamo bene a comprendere cosa si stesse aspettando. D'un tratto, però, tutto ci divenne chiaro: il maggiore dell'Intelligence Service, a Genova, era stato avvertito che venisse immediatamente per assumersi la responsabilità delle nostre persone e di tutto lo spinoso affare.

La situazione era grave e per Alòn, addirittura gravissima.

Per nostra fortuna l'aiuto ci venne proprio dal maggiore inglese. Alle quattro di notte il maggiore non aveva nessuna voglia di alzarsi e mettersi in viaggio. Per telefono dette ordine di trattenerne noi e la nave e disse che sarebbe arrivato la mattina dopo alle nove. La conversazione telefonica si svolgeva in nostra presenza e vedemmo il prefetto divenire rosso per l'ira; al questore che gli stava vicino disse sottovoce, ma non abbastanza perché io non potessi udirlo: “Noi dobbiamo stare in piedi tutta la notte, per far dormire lui tranquillamente”.

Pensai con piacere che la poca considerazione che il maggiore inglese mostrava per il prefetto sarebbe stato in punto a nostro favore.

Il maggiore chiese chi erano le persone fermate ed il prefetto rispose che erano un corrispondente di guerra americano, la sua interprete e uno dei profughi. Il maggiore chiese di parlare al telefono con Stone, gli domandò cosa facesse lì e gli disse di recarsi da lui l'indomani per riferirgli quanto sapeva di tutta la faccenda.

Stone esplose: “Io non sono un agente pagato dall'Intelligence Service! Io sono un libero giornalista di un libero paese! Io onoro il segreto della mia professione e non ho nessuna informazione per lei! Quello che ho da dire lo leggerà sul giornale e non si aspetti che venga a trovarla!”.

Paonazzo dalla gran rabbia, Stone continuava ad urlare nel microfono che non era un agente pagato dall'Intelligence, ma un libero giornalista.

La conversazione telefonica finì; il prefetto ed il questore fissavano Stone con uno sguardo che mi parve attonito; la violenza con cui Stone aveva osato rispondere al maggiore aveva dato loro soddisfazione? Aveva fatto loro impressione?

Avrei detto di sì.

“manderemo domani mattina un fonogramma urgente al ministero degli interni” disse il prefetto, “solo Roma può decidere cosa dobbiamo fare di voi”.

Era chiaro ormai che non avremmo ottenuto nulla da loro e la mattina avrebbe portato, sicuramente, complicazioni ben più gravi. Alòn ed io, approfittando di un momento in cui il prefetto ed il questore si erano allontanati, scambiammo qualche frase; era evidente a tutti e due che era necessario tornare alla banchina e tentare di far partire la

nave con la forza; ma cono arrivare alla banchina e dal gli ordini, mentre eravamo lì, virtualmente in arresto?

La fortuna ci aiutò ancora.

Stone soffre di una grave forma di sordità e questo in sé non è certo una fortuna! Quella notte però ci servì a proposito. La batteria che alimentava l'apparecchio acustico si scaricò e il giornalista non poté udire più nulla. Depresso e di mal umore Stone disse che aveva un'altra batteria nel bagaglio rimasto sulla banchina. Mentre parlava, il viso di Alòn e quello mio si illuminarono di gioia e Stone, sul principio, non comprese cosa vi fosse di tanto divertente nella sua penosa situazione.

Da fedele interprete, spiegai al prefetto la questione della batteria di ricambio rimasta nella valigia e chiesi che al giornalista fosse usata la cortesia di potersi andare a prendere il bagaglio.

Il prefetto, dopo un attimo di esitazione, assentì; poi ci passò in rivista con gli occhi, forse soppesando nella sua mente che fosse il meno importante dei tre; alla fine disse, accennando ad Alòn: "Vada il profugo".

La polizia accompagnò Alòn alla banchina e dopo una mezz'ora questi tornò con il bagaglio ed una espressione così soddisfatta che mi parve un secolo prima che prefetto e questore, allontanatisi di nuovo, mi dessero la possibilità di udire le buone nuove.

Bercik, l'ufficiale di marina del Palmàch che doveva accompagnare la corvetta, rimasto sulla banchina aveva ben capito che per risolvere la situazione era necessario che i passeggeri occupassero la nave. Col passare delle ore, aveva pregato le guardie italiane di permettere almeno alle donne, sfinite dalla lunga attesa, di salire a bordo perché potessero riposarsi. Le guardie avevano sentito una gran pietà per le donne ritte in piedi da tanto tempo ed avevano acconsentito. Salite le donne, il timore di rimanere divisi dalle proprie moglie aveva reso gli uomini nervosi ed i soldati italiani avevano ceduto e lasciato che imbarcassero.

Così Alòn, giunto alla banchina, si era reso conto che bastava gettar via gomene e pontile perché la nave si staccasse da terra, mettendo le guardie nell'impossibilità di trattenerla. Resosi conto che Bercik si preparava a fare proprio quello, Alòn, soddisfattissimo, era tornato col bagaglio di Stone.

Sicuri che la fuga della nave avrebbe causato agitazione in prefettura, cominciammo ad attende-

re con impazienza di vederne i segni, ma il tempo passava e nulla accadeva. Il prefetto continuava a sedere immobile e il questore continuava a passeggiare avanti e indietro per la stanza, tanto che fummo noi a diventare nervosi e ansiosi.

D'un tratto prefetto e questore furono chiamati fuori; sentimmo nella stanza accanto un gran rumore di passi affrettati e un gran vociò concitato; seduti sulle nostre seggiole, immobili, con le orecchie tese ci sforzavamo, inutilmente, di afferrare cosa veniva detto.

Dopo un tempo che ci parve eterno, il prefetto ed il questore rientrarono con volti lunghi e mesti. Ci fu qualche istante di silenzio, poi il prefetto disse: "Sono spiacente di dovervi annunciare che qualcosa di molto grave è avvenuto...".

Dopo un'altra lunga pausa il prefetto continuò: "La nave è fuggita!". Poi si volse con gentilezza ad Alòn: "È certo un gran dispiacere per lei esser rimasto a terra!".

Fuggita la nave, i nostri pensieri si concentrarono su un solo obbiettivo: quello di riuscire a lasciare la prefettura nel più breve tempo possibile.

"Siamo in arresto?" chiesi a nome di tutti.

Il prefetto esitò qualche istante.

"Loro non possono arrestare un giornalista americano!" dissi.

"Sì" disse il prefetto, "il giornalista è libero di andare."

"Ed io che sono la sua interprete?"

"La signora pure è libera di andare."

Venne il turno di Alòn.

"E quest'uomo chi è esattamente?" chiese il prefetto.

Pensai che era meglio non insistere troppo sulla sua qualità di rappresentante dei profughi e decisi, lì per lì, di fare anche di lui un interprete. "È un profugo che ha servito il giornalista come interprete per il polacco e lo jiddish, così come io lo servo per l'italiano."

"Bene" concluse il prefetto, "abbiamo scritto le sue generalità e il campo a cui appartiene; per ora può andare pure lui."

Un attimo dopo eravamo fuori della stanza e fuori della prefettura. Noi eravamo felici di essere fuori e liberi, ma penso che il prefetto ed il questore lo fossero anche più, per essersi liberati di noi e della nave.

Isi Stone, invece, era tutt'altro che contento. Era a lui e non ad Alòn che il prefetto avrebbe dovu-

15.

Arrivo ad Haifa (archivio Haganà).



to rivolgere le sue parole di umana partecipazione al rammarico. Mentre tornavamo in automobile, Stone non fece che sospirare: I have lost my story! I have lost my story! (Ho perduto il mio reportage!).

Per fortuna l'altra corvetta non era ancora parti-

ta da Marsiglia; Stone partì il giorno stesso per la Francia, arrivò in tempo per imbarcarsi e, infine, pure lui fu contento.

Le due corvette furono prese sulle coste della Palestina e i passeggeri internati nel campo di Atlit, a sud di Haifa.



16.

La corvetta Beauharnois.

Note

- 1 M. Toscano, *La "Porta di Sion". L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)*, Bologna 1990.
- 2 A. Sereni, *I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in Terra d'Israele dal 1945 al 1948*, Milano 1994.
- 3 Ada Ascarelli Sereni, nata a Roma nel 1905, si trasferì in Palestina nel 1927 assieme al marito Enzo Sereni, esponente dell'alta borghesia ebraica romana e fine intellettuale. I due, socialisti e sionisti, furono tra i fondatori del kibbutz di Givat Brenner e membri di spicco dell'yishuv. Inoltre fu fondatrice dell'Associazione Italia-Israele. È morta in Israele nel 1998. Il marito Enzo Sereni, anche lui nato nel 1905, a Roma: suo padre era medico della Real Casa, suo zio Angelo presidente della comunità ebraica romana. Era il secondo di tre fratelli: il primo, Enrico, uno scienziato legato ai movimenti antifascisti di «Giustizia e Libertà» e morto suicida in giovane età, il terzo Emilio, politico comunista. Educati alle ragioni della politica e all'attenzione al presente, i tre fratelli colsero adolescenti gli echi delle vicende postbelliche, della rivoluzione russa, del fascismo emergente e delle sue violenze. Enzo Sereni fece parte della Brigata Ebraica che combatté in Europa durante la Seconda Guerra Mondiale, fu catturato dai nazisti e ucciso a Dachau nel 1944. Le vicende della famiglia Sereni sono rievocate nel romanzo di Clara Sereni *Il gioco dei regni*, Firenze, 1993, Un saggio molto interessante sulla storia dei sionisti italiani, in cui un capitolo è dedicato proprio a Enzo Sereni, è: A. Marzano, *Una terra per rinascere. Gli ebrei italiani e l'emigrazione in Palestina prima della Guerra (1920-1940)*, Genova, 2003.
- 4 M. Toscano, *La "Porta di Sion"* cit., p. 36.
- 5 Ved. sito web: <http://www.palmach.org.il/> e nel seguito la testimonianza di Gualtiero Morpurgo.
- 6 ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (da ora in poi ACS), Ministero dell'Interno, Gab. b. 80, f.14105, sf. 1.
- 7 Una formazione militare ebraica costituita nel 1941 quando l'avanzata tedesca ad El Alamein e l'occupazione di Creta avevano fatto temere l'invasione della Palestina.
- 8 M. Toscano, *La "Porta di Sion"* cit., p. 65.
- 9 A. Sereni, *I clandestini del mare*, cit., Milano 1994, pp. 67, 70-75.
- 10 G. Bagnasco - N. Bazzino, *Gli uomini... sono quello che sono*, Savona 1990, pp. 235 e succ.
- 11 G. Malandra, *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)*, Savona 2005, p.

- 100, partigiano 5° Brigata Garibaldi "Figuccio".
- 12 E. De Vincenzi, *Una generazione nella bufera*, Savona 2000, pp. 61-68.
- 13 G. Malandra, *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)*, Savona 2005, p. 43, partigiano della 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 14 Id., p. 38, partigiano 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 15 Id., p. 78, partigiano 4° Brigata Garibaldi "Cristoni".
- 16 Id., *I caduti savonesi per la lotta di Liberazione*, Savona 2004, p. 136.
- 17 Id., *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)* cit., p. 43, partigiano 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 18 Tratta dal sito della Comunità ebraica di Milano <http://www.mosaico-cem.it/article.php?section=scena&id=22>.
- 19 Le immagini sono scaricate dal sito: <http://www.paulsilverstone.com/immigration/Primary/Aliyah/shiplist2.php>.
- 20 La corvetta canadese HMCS Beauharnois (K 540) era stata costruita a Quebec City, varata nel maggio 1944, dismessa nel luglio 1945. Era stata acquistata dal Mossad, insieme a un'altra corvetta HMCS Norsyd (K 520), nel 1946 e registrata col nome "Colon" a Panama. Al termine del viaggio, durante il quale è ribattezzata "Josiah Wedgwood", è stata requisita dalla marina britannica. Dopo la Dichiarazione di Indipendenza di Israele, è stata riallestita (K-18) e impiegata durante la guerra arabo-israeliana e infine rinominata "Hashomer" (Guardia). (http://en.wikipedia.org/wiki/Josiah_Wedgwood,_1st_Baron_Wedgwood).
- 21 Isidor Feinstein Stone (1907 - 1989) meglio conosciuto come I.F. Stone e Izzy Stone è stato un giornalista iconoclasta. Si è sempre interessato alla politica e la situazione dei diritti umani in Medio Oriente. La sua prima esperienza ha tratto il libro "Underground to Palestine" (1946). Nel 1948 era corrispondente durante la guerra arabo-ebraica. Famoso per i suoi bollettini di tipo politico: *I.F. Stones Weekley*, considerato molto influente e autore di numerose inchieste pubblicate successivamente in volumi, tra le quali "Storia segreta della guerra di Corea" e "Il Processo a Socrate" in cui analizza il processo e la condanna del filosofo greco. Sempre avverso al potere (esemplari furono le sue aspre critiche alla guerra in Vietnam) è stato sospettato di appartenere al KGB, sospetti che però non sono stati supportati da nessuna prova concreta.
- 22 ACS, Ministero dell'Interno, Gab. b. 80, f.14105, sf. 1 Ebrei Stranieri in Italia, 19 giugno 1946 relazione 06928 da prefetto di Savona a Ministero dell'Interno.
- 23 Archivio di Stato di Savona, Tribunale di Savona, Ufficio Istruzione, 1946, b. 39 (2301-2700), f. 2305 P.M. - 2550 G.I.
- 24 Entrambi di nazionalità americana: Lichtman Jacob di New York e Fleigler Heine Franz di Vienna (nello stato di New York) continueranno a prestare servizio nella marina militare dello stato di Israele, imbarcati con gli stessi comandi sulla corvetta canadese, ribattezzata "Wedgwood" (K-18). (http://israelvets.com/roster_aliyahbet_crews_ship.html)
- 25 A. Sereni, *I clandestini del mare*, cit. pp. 93-101.

Nelle testimonianze del viaggio della “Rondine” è nominato Giuseppe Musso, spedizioniere del porto di Savona, repubblicano, antifascista già condannato al confino politico. Lo troveremo coinvolto nell'organizzazione dei viaggi successivi, in particolare sulla vicenda delle navi “Fede” e “Fenice” alla Spezia: forniamo alcune notizie della sue precedenti esperienze.

GIUSEPPE MUSSO

Dall'antifascismo alla solidarietà verso gli ebrei

Antonio Martino

Nel Movimento Unitario per la ricostruzione d'Italia

Musso Giuseppe di Bartolomeo e di Cappellano Maria, nasce a Savona il 27 novembre 1903, spedizioniere, residente a Savona in via Riario 4/9. Antifascista, confinato politico, commutato in ammunito politico.

Il fascicolo della R. Questura di Savona¹ non è più reperibile presso l'Archivio di Stato di Savona, si è ovviato prendendo in visione il fascicolo del Casellario Politico Centrale² [CPC] del Ministero dell'Interno presso l'Archivio Centrale dello Stato a Roma. Purtroppo sono contenute poche informazioni a corredo della sua assegnazione al confino di polizia l'8 novembre 1940, da un breve appunto sappiamo che assegnazione era stata proposta dal Prefetto di Firenze al Prefetto di Savona.

Lo “Stralcio della nota della Prefettura di Savona” in data 21 novembre 1940 n. 020844 riporta il riassunto della proposta al confino, la stessa è stata trovata nel fascicolo della R. Questura di Savona³ di Bertola Francesco, coinvolto negli stessi fatti e sottoposto l'8 novembre al vincolo dell'ammonizione.

Il 3 novembre il Questore Salan in via la proposta al Prefetto, Presidente della Commissione Provinciale di cui all'art. 166 della Legge di P.S.:

A seguito indagini esperite dall'Organismo di Polizia dipendente direttamente da questo Ministero, sono stati denunciati al Tribunale Speciale n. 22 individui, nonché deferiti alla Commissione Provinciale altri 13



17.

Giuseppe Musso, a sinistra, innalza la bandiera italiana sul terrazzo del grattacielo di Savona, il 25 aprile 1945, giorno della liberazione della città dai nazifascisti.

per provvedimento di polizia, perché aderenti ad un movimento antifascista denominato “M.U.R.I.” (Movimento Unitario per la ricostruzione d'Italia) che aveva per fine di “mutare Regime” per cui dapprima si voleva raccogliere quanti non approvassero le direttive del Regime e poi svolgere un'azione da determinarsi per raggiungere il fine prefissato.

Il movimento sorto a Genova alla fine del 1938 era riuscito a raccogliere degli aderenti a Torino, Firenze, Savona, Bologna e Roma, in maggior parte studenti universitari, mentre si era tentato di diffonderlo anche in altre città come Alessandria, Verona, Novara, Napoli e Milano.

Erano stati diffusi, anche per posta, vari esemplari di due manifestini: uno intitolato “Il decalogo di un giusto” e l'altro che comincia con le parole “L'ora ritarda e il gioco pesa... ecc.” di contenuto violento, incitante alla rivolta, e con allusioni offensive al Duce.

E' risultato inoltre che uno degli aderenti di Savona, Tiglio Dante⁴ di Raimondo, di anni 20, studente universitario, arrestato, aveva messo al corrente, verso la fine del 1939, del movimento certo Bertola Francesco da Savona, al quale dapprima aveva fatto leggere il manifestino “Il decalogo di un giusto” e poi,



l'altro manifestino di contenuto più violento.

Tale secondo manifestino di propaganda, fu esibito dal Tiglio al Bertola nell'ufficio dello spedizioniere Musso al porto, dove erano pure tre sconosciuti che lessero anch'essi il manifestino; anzi uno di essi, ne riprodusse a macchina alcune copie che vennero distribuite tra i presenti.

Il Bertola è stato identificato per Bertola Francesco di Salvatore e di Prato Caterina, nato a Genova il 1.4.1900, domiciliato a Savona in via Pia n. 14, impiegato disoccupato, mentre i tre sconosciuti sono stati identificati per:

1°) Musso Giuseppe fu Bartolomeo e di Cappellano Maria, nato a Savona il 27 novembre 1903, ivi domiciliato in via Riario 4, spedizioniere marittimo;

2°) Cappellano Dr. Rag. Agostino fu Filippo e di Giordano Maria, nato a Savona il 21.7.1895, ivi domiciliato in via Mazzini 7;

3°) Del Buono Egidio di Giovanni Battista e di Bistri Teresa, nato a Savona il 24.12.1899, ivi domiciliato in via Untoria 34.

Il Bertola ha confermato che il Tiglio nel novembre-dicembre 1939 gli parlò di un movimento che si era iniziato tra gli studenti della R. Università di Genova alla cui esposizione però egli lo consigliò di non

occuparsi di simili cose: ha precisato che successivamente, nel gennaio u.s., il Tiglio gli tornò a parlare del movimento aggiungendogli che era in possesso di un manifestino di propaganda. Siccome tale discorso si svolgeva per strada, giunti nel frattempo nell'ufficio del Musso Giuseppe, dove il Bertola era diretto, il Tiglio fece vedere il manifestino che era quello che cominciava con le parole "l'ora ritarda e il giogo pesa", al Bertola nonché a tutti i presenti nell'ufficio del Musso, cioè al Cappellano, al Del Buono.

E' risultato dalle concordi dichiarazioni degli interrogati (solo il Del Buono non è stato possibile interrogare perché richiamato alle armi quale capitano del R.E. [Regio Esercito] di stanza a Fiume, come comandante della 538° compagnia mitraglieri) che il Tiglio ripetette che detto manifestino si riferiva ad un movimento che si andava diffondendo nell'ambiente studentesco.

Il Musso per dare a tutti i presenti la possibilità di leggerlo ne riprodusse cinque copie con la macchina da scrivere esistente nel suo ufficio, che poi distribuì una per ciascuno.

I predetti hanno sostenuto nel loro interrogatorio che commentarono sfavorevolmente il movimento,



18.

Nella foto, Giuseppe Musso riceve la medaglia commemorativa del trentesimo anniversario del primo sbarco di ebrei in Palestina del 1934 nel corso di una cerimonia, invitato in Israele dal governo di quel Paese, nel 1964.

di cui si fece loro cenno il Tiglio, nonché il contenuto del manifestino.

Ciò però contrasta col fatto che il manifestino venne riprodotto ed ognuno ne accettò una copia, il che prova che il loro destò un certo interessamento.

Al Musso, che è stato arrestato, durante la perquisizione è stata rinvenuta la copia in suo possesso mentre gli altri hanno dichiarato di averla distrutta.

Il Bertola, il Cappellano ed il Musso, non sono iscritti al P.N.F. [Partito Nazionale Fascista] e sono repubblicani schedati; anche il Del Buono non è iscritto al P.N.F. e secondo le dichiarazioni del Bertola e Cappellano anche egli fece parte del disciolto partito repubblicano.

Il Ministero, a cui è stato riferito quanto sopra, e che già aveva disposto che gli affiliati al M.U.R.I. iscritti al P.N.F. fossero denunciati al Tribunale Speciale per la Difesa dello Stato mentre a carico degli altri fossero promossi provvedimenti di polizia, ha autorizzato con telegramma del 29 ottobre u.s. provvedimenti proposti e cioè per:

- 1°) Musso Giuseppe - confino di polizia;
- 2°) Bertola Francesco - ammonizione;
- 3°) Cappellano Agostino - ammonizione.

Denuncio pertanto a Vostra Eccellenza il Musso, il Bertola e il Cappellano nei sensi indicati dal Ministero.

Il Questore
(Dr. Salan)

Il 15 dicembre 1940 la Prefettura di Savona comunica alla Prefettura dell'Aquila e p.c. alla Divisione Affari Generali e Riservati, Confino Politico, Divisione Generale di P.S. del Ministero dell'Interno, che

Il Musso, con ordinanza 8 novembre u.s. della locale Commissione Provinciale di cui all'art. 166 del T.U. leggi di P.S. 18 giugno 1931 n. 773 è stato assegnato al confino di polizia, in comune di terraferma, per anni tre. Il Ministero dell'Interno, con dispaccio 12 c.m., ha comunicato che è stato destinato, a scontare la pena inflittagli nel comune di Navelli di codesta Provincia. Mentre s'informa ch'è stata disposta la traduzione del Musso al comune predetto si trasmettono le seguenti copie di documenti relativi [...].

I documenti previsti non sono presenti nel fascicolo del CPC.

La permanenza di Giuseppe Musso al confino di Navelli termina dopo nove mesi perché il 19 settembre 1941 il Ministero dell'Interno, Confino Politico, invia un appunto al CPC nel quale "è stato, d'ordine di S.E. il Capo del Governo in data 16 settembre 1941 commutato in ammonizione".

Nello stesso periodo anche Bertola Francesco ottiene il parere favorevole alla revoca anticipata del vincolo dell'ammonizione, nel rapporto della squadra politica al Questore leggiamo che "ha finora osservato regolarmente gli obblighi dell'ammonizione" e sebbene "dalla giovane età ha professato idee repubblicane senza però fare propaganda e dall'avvento del Fascismo al potere, ha mitigato le sue idee politiche". Il fatto è che il Bertola è rappresentante di ditte armatoriali di Grosseto, Lucca, Imperia, Genova, Savona con recapito presso l'ufficio di Giuseppe Musso, per cui sovente deve allontanarsi dalla città di Savona e chiedere sempre l'autorizzazione al Questore.

Giuseppe Musso, partigiano col nome cospirativo "Spartaco"⁵, durante la lotta di Liberazione è membro per il Partito Repubblicano del Comitato di Azione Antifascista savonese costituito nel luglio 1943. Partecipa per il PRI alla riunione del 9 settembre per la costituzione del CLN savonese, membro del CLN Provinciale di Savona per il PRI fino al maggio 1944 (sostituito da Francesco Bruzzone). Dal 15 marzo 1944, è nella Divisione Bevilacqua, 6^a Brigata "Crosetti", già SAP "Mazzini" a Savona. Nel 1946 era ancora nel CLN Provinciale.

Le navi "Fede" e "Fenice" alla Spezia

All'inizio del 1946 l'afflusso degli ebrei dall'Europa Centrale all'Italia era motivo di preoccupazione per gli organi di polizia.

Il 13 febbraio 1946 il Capo della Polizia Ferrari invia il seguente rapporto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'Interno, circa il trasferimento di tremila ebrei.⁶

Il Vice Commissario Governativo dell'Unione delle Comunità Israelitiche Italiane, Rag. Raffaele Cantoni, ha preso contatti diretti anche con questa Direzione Generale al fine di concretare le intese già intercorse in massima col Sig. Presidente del Consiglio dei Ministri, col Sig. Ministro dell'Interno e col Sig. Ministro degli Affari Esteri, in ordine al trasferimento in Italia di un gruppo di tremila ebrei che si trovano attualmente nel-

l'Europa Centrale, in attesa che essi possano essere ammessi in Palestina o in altro Stato, presumibilmente, dell'America Meridionale.

Come è stato riferito anche in altre occasioni, questa Direzione Generale, data la difficile situazione del momento, è in genere poco favorevole all'immigrazione in Italia di stranieri, specie quando, si tratti di gruppi numerosi e di persone che non abbiano possibilità proprie di sussistenza.

Nel caso in esame si aggiunge che gli ebrei in questione non giungerebbero con visti individuali e sono sprovvisti perfino di documenti di identificazione personale; essi verrebbero in Italia per un periodo di tempo che solo limitato a sei mesi, in quanto la loro partenza dal Regno è subordinata a condizioni del tutto aleatorie, come quella della concessione del visto di ingresso da parte di altro Stato in un momento in cui tali concessioni vengono rese sempre più difficili. E' noto peraltro che la questione ebraica è ancora tutt'altro che definita da parte dello stesso Governo Palestinese.

Tuttavia, in vista degli affidamenti già dati dal Governo Italiano agli esponenti della "Comunità Ebraica", questa Direzione Generale non può muovere obiezioni di sorta pur ritenendo necessario far rilevare che, a quanto risulta dalle stesse ammissioni fatte dal Rag. Cantoni, la Commissione Alleata non è d'accordo circa il trasferimento in Italia di tremila ebrei, tanto che occorrerebbe evitare che le Autorità Alleate possano venire a conoscenza dell'ingresso nel Regno di una così considerevole massa di stranieri.

Altro punto che deve, altresì, posto in evidenza è che l'U.N.R.R.A. [United Nations Relief and Rehabilitation Administration] la quale per dichiarazione degli esponenti della Comunità Ebraica dovrebbe provvedere al mantenimento, sostentamento ed equipaggiamento dei nuovi arrivati, è anch'essa all'oscuro della questione, ed il Rag. Cantoni desidererebbe che non siano mossi passi ufficiali da parte del Governo Italiano ad evitare che la predetta Organizzazione abbia anch'essa a sollevare delle obiezioni.

Ciò premesso, questa Direzione Generale dovendo dare concreta attuazione al progettato trasferimento dei tremila ebrei in Italia, riterrebbe subordinatamente necessario che vengano prima definite le seguenti questioni pregiudiziali:

1°) - che le Autorità Alleate vengano tenute al corrente dell'ingresso nel Regno dei predetti stranieri, ad evitare che la questione possa essere da esse – come in altra occasione – direttamente rilevata;

2°) - che l'U.N.R.R.A. assicuri preventivamente il pro-

prio interessamento e stabilisca i campi ove i predetti possano affluire e dove verrebbero poi sorvegliati dalle Autorità Italiane (su questo punto il Rag. Cantoni sarebbe d'accordo) ad evitare che i rifugiati possano trasferirsi nei grandi centri ad aumentare la già grave situazione di alcune città, dove come a Roma, sono dilagate masse considerevoli di stranieri sbandati e senza mezzi, che si dedicano alle attività più losche.

Tale controllo non sarebbe invece possibile ove questi ebrei entrassero nel Regno alla spicciolata, come si vorrebbe da parte dell'Unione delle Comunità Israelitiche, e si disperdessero nei vari campi di raccolta, dove sarebbe impossibile seguirli, specie per il fatto che essi sono sprovvisti di un qualsiasi documento personale di identificazione.

Le considerazioni di cui sopra hanno importanza non solo ai fini della pubblica sicurezza, ma anche nei riguardi degli oneri che lo Stato Italiano assume per il pagamento del mantenimento dei dispersi.

Com'è, infatti, noto l'U.N.R.R.A. assiste tutti i dispersi nel Paese in cui si trovano. Le relative spese vengono poi bilanciate con gli speciali accordi in vigore.

Ora, se gli ebrei, dei quali verrebbe ora consentito l'ingresso in Italia ed il cui numero, data la impossibilità di un preciso controllo, potrebbe essere anche di molto superiore ai tremila, venissero assunti dai campi dell'U.N.R.R.A., come ritrovati in Italia, la spesa relativa al loro mantenimento, fino alla data assai incerta del trasferimento in altro Stato, sarebbe a carico del nostro bilancio, senza che possano essere determinate preventive intese con l'Unione delle Comunità Israelitiche circa il corrispettivo in valuta estera da accreditare a favore del Governo Italiano.

Su tali punti è d'accordo il Ministro degli Affari Esteri (S.A.P. e Direzione Generale Affari Politici).

Nel riferire quanto sopra, si resta in attesa di istruzioni.

Ma il 20 marzo il Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri chiedeva ancora al Ministro dell'Interno quali decisioni prendere al riguardo.

Il 4 aprile 1946 il Prefetto della Spezia Moccia in via un telegramma in cifra al Ministero dell'Interno, al Capo della Polizia Ferrari che viene decifrato il giorno successivo.

Primissima ora notte stamane giunte La Spezia persone razza ebraica ambo sessi a bordo 37 autocarri pesanti militari alleati ed automezzi privati condotti au-

tisti che dicesi militari alleati anche essi razza ebraica scopo imbarcarsi et raggiungere clandestinamente Palestina bordo motonave carica cui erano stati fatti attrezzamenti per trasportare passeggeri. Predetta motonave "Fede" circa 1000 tonnellate era soggetta speciale vigilanza da Questura che concorso militari Finanza et Arma procedeva fermo predette persone; motonave fornita quantità generi alimentari sufficienti per vettovagliamento persone imbarcate. Provveduto altresì at fermo automezzi et autisti. Informato Polizia Alleata Genova che ha preannunziato suo intervento durante giorno.

Il 7 un nuovo telegramma cifrato del Prefetto Moccia delle ore 10,20 arrivato 20,30.

Seguito telegramma relativo fermo circa mille persone razza ebraica che tentavano recarsi clandestinamente Palestina informo che notizia loro fermo appena nota cittadinanza determinò vivo fermento specialmente fra elementi sinistra che ritenevano trattarsi elementi criminali et altri appartenenti SAM [Squadre Azione Mussolini]. Tale erroneo convincimento determinò altresì tentativi di sciopero et propositi gravi violenze contro suindicati talché fu necessario rinforzare notevolmente servizi protezione verso predetti imbarcati su battello con apparizione autoblinde. Soltanto tardo pomeriggio anche per intervento organi sindacali et Comitato Liberazione anch'essi primieramente diffidenti tornò calma et animi massa tranquillizzavansi. Autorità militare alleata è stata sollecitata sistemazione predetti at mezzo telefono et anche personalmente da Questore recatosi tale scopo ieri Genova. Essi hanno promesso provvedere possibilmente entro oggi. Riserbomi ulteriori notizie et segue rapporto scritto.

Il giorno dopo il telegramma delle ore 18,40 decifrato alle ore 6,35 del 9.

Seguito telegramma del 7 corrente comunicasi che noti ebrei fermati, durante decorsa notte habent apportato motoveliero ove trovansi et nascosto piccoli ordigni scopo impedire eventuale partenza predetto motoveliero per destinazione diversa quella loro desiderio. Stessi ebrei stamane habent iniziato sciopero fame. Autorità alleate militari hanno richiesto impedire at predetti ebrei assolutamente qualsiasi contatto con persone non esplicitamente autorizzate et hanno negato tali contatti at elementi inglesi et americani facenti parte commissioni varie assistenza.

Il giorno 10 il Capo della Polizia Ferrari riferisce al Ministro dell'Interno sul tentato imbarco clandestino di ebrei a La Spezia: nella comunicazione trasmette copia del rapporto del Prefetto Moccia, inoltre informa che i fatti sono noti alla Commissione Alleata, e sottolinea il fatto che la situazione, sempre più grave, "che si va determinando in Italia per l'afflusso di stranieri, senza che si abbia la possibilità di restituirli ai paesi di provenienza".

Rapporto del Prefetto Moccia del 7 aprile.

Alcune settimane or sono, la locale Questura aveva sentore di un certo fermento in ambienti politici di sinistra, determinato dal circolare di insistenti voci circa un prossimo espatrio clandestino, attraverso il porto di La Spezia, di ex fascisti e militari della SS tedesca.

Successivamente, veniva informata anche da fonte fiduciaria, che due motonavi da carico di modesto tonnellaggio, ancorate da qualche giorno nel locale porto, stavano per caricare ingenti quantitativi di viveri, di gran lunga superiore all'effettivo fabbisogno del modesto numero dell'equipaggio.

In seguito a questa seconda segnalazione, avvalorante la prima, il giorno 3 aprile, di intesa e con il concorso del Comando Compagnia della Guardia di Finanza, si procedeva ad una accurata ispezione sulla motonave "Fede", riscontrando che effettivamente su di essa erano state caricate diverse tonnellate di viveri e che era stata mutata l'attrezzatura del battello da carico in trasporto passeggeri.

Si intensificava quindi la vigilanza sul molo Pirelli, dove era ormeggiata la nave.

Durante la notte, infatti, giungevano alcune auto, con a bordo un individuo in divisa militare alleata e tali Musso [Giuseppe], agente marittimo, Morenzano, dell'omonima società di Genova e Bargiacchi, noto industriale di La Spezia, i quali dichiararono che la motonave doveva portare in Palestina alcuni ebrei ex internati politici nei campi di concentramento tedeschi e che detto trasporto era perfettamente regolare, tanto che sarebbero stati scortati dalla Military Police.

Successivamente, alle ore 1,25 del 4 aprile sopraggiungeva una jeep con quattro individui, anch'essi in divisa alleata, che, richiesti, però, dei documenti di identificazione dagli Agenti di servizio, si allontanavano rapidamente.

Disposto l'inseguimento della camionetta, questa veniva rintracciata qualche ora dopo sulla strada di Sarzana, incolonnata con altri 37 automezzi, carichi di circa

1000 persone di razza ebraica, uomini, donne e qualche bambino, tutti sforniti di documenti di identificazione e pilotati da autisti in divisa militare alleata, anch'essi di razza ebraica, ma senza scorta alcuna di polizia militare.

Scortati i camion e le persone sul molo Pirelli, si procedeva al fermo degli automezzi e delle persone in attesa di disposizioni del Comando Alleato di Genova, subito informato della cosa.

Da quanto sopra sommariamente esposto e dalle indagini successivamente svolte, è risultato che il Musso, nella sua qualità di agente marittimo, il Morenzano quale armatore delle motonavi "Fede" e "Fenice", rispettivamente di proprietà di tali Daccò e Bonino di Genova, avevano avuto l'incarico di preparare l'imbarco di ex internati stranieri di religione ebraica e che all'uopo avevano interessato la ditta Bargiacchi di La Spezia per trasformare le motonavi da carico in navi trasporto passeggeri.

La stessa ditta Bargiacchi aveva poi provveduto ad immagazzinare alcune tonnellate di viveri (riso, cioccolato, caffè, cacao) con imballaggio, su cui si leggevano diciture in lingua inglese, nonché notevoli quantitativi di nafta, parte caricati sulla "Fede" in quantitativi sufficienti per il vettovagliamento di 1000 persone per 12 giorni e parte ancora nei magazzini della ditta, evidentemente destinati alla motonave "Fenice". Tali viveri sono stati, secondo quanto egli afferma, portati da camion militari alleati in diverse riprese.

Non essendo quindi risultato regolare detto trasporto e non avendo il Comando Militare Alleato di Genova confermata l'autorizzazione di esso da parte della Autorità Alleate, si procedeva al fermo delle persone, tra cui anche il Musso, il Morenzano ed il Bargiacchi, degli automezzi, delle motonavi e dei viveri, parte caricati sulla nave "Fede" e parte depositati nei magazzini della ditta Bargiacchi, ponendoli tutti a disposizione dello stesso Comando Militare Alleato di Genova.

Nelle prime ore del mattino la notizia del fermo di un così notevole numero di persone e della motonave, sulla quale avrebbero dovuto imbarcarsi, determinò in larghe masse della popolazione, specie in quella operaia, appartenente politicamente ai partiti di sinistra, un vivissimo fermento, con propositi di effettuazione immediata di scioperi e di atti di grave violenza contro i presunti elementi fascisti fermati in porto.

Fu perciò necessario rinforzare notevolmente i servizi di vigilanza e farvi apparire anche un'autoblinda in difesa degli ebrei.

Lo sciopero fu scongiurato dopo che gli organi sinda-

cali ed alcuni componenti del C.L.N., anch'essi, in sulle prime diffidenti, non furono convinti che trattavansi effettivamente di ebrei e non di fascisti, intervennero a calmare gli animi.

Intanto la Commissione Alleata di Genova richiese il mantenimento assoluto del fermo di tutte le persone già fermate e mantenendosi in frequentissimo contatto telefonico con la Questura, inviava da Genova prima un Sottufficiale della Polizia e successivamente Ufficiali per rendersi più esatto conto della situazione.

Sempre a mezzo telefono assicurava che avrebbero provveduto alla sistemazione degli ebrei fermati.

Nella serata dello stesso giorno 4 il predetto Comando, a mezzo dei propri Ufficiali, provvide a lasciare in libertà gli autisti militari inglesi, in totale circa 40 conducenti i 37 autocarri e la jeep di proprietà militare alleata, avviandoli a Capua. Il giorno dopo provvide a far tradurre a Genova il Sergente militare inglese, che dichiarava di essere uno studente di fisica e matematica e due altri soldati, uno dei quali la sera precedente si era spacciato per maggiore, tutti e tre di razza ebraica, e, sembra, palestinesi. Il contegno di tutti questi elementi ebraici è quanto mai ostruzionistico ed improntato alla più tenace resistenza passiva. Essi sono in numero di 611 uomini, 400 donne e 3 ragazzi, dai 10 ai 14 anni. Sono tutti giovani, tanto gli uomini quanto le donne e la loro età media si aggira dai 18 ai 30 anni.

Vi sono 50 nuclei famigliari ma di cui quaranta famiglie sono formate di marito e moglie senza figli.

Sono tutti sprovvisti di documenti di identità e si rifiutano in modo assoluto di rispondere a qualsiasi chiarimento loro venga chiesto circa la località di partenza e quanto altro possa essere utile a sapersi, relativamente alla loro spedizione clandestina.

Si limitano soltanto a far comprendere che essi non intendono abbandonare la nave sulla quale si trovano, e non essere disposti a proseguire il loro viaggio da La Spezia per nessun'altra località che non sia la Palestina, a costo di bruciare o far saltare la nave, nella quale si trovano e perire tutti.

La Questura tuttavia ha potuto stabilire che si tratta di elementi tutti ebraici in maggioranza sembra tedeschi e polacchi, provenienti in buona parte dai campi di concentramento come si rileva chiaramente dai marchi a fuoco, indicanti la loro razza che ignobilmente i Tedeschi hanno lasciato in modo indelebile nella loro persona.

Nella giornata del 5 il Comando Alleato continuò a tenere colla Questura i suoi frequenti contatti telefonici, affermando che si stava studiando il modo di prov-

vedere nel più breve tempo possibile alla loro sistemazione.

Senonchè in serata il predetto Comando comunicò che le decisioni da esso prese erano di ritirare, come già aveva fatto, gli elementi militari, protagonisti di questo affare e di lasciare tutti i civili a disposizione della Questura perché trovandosi in territorio italiano si provvedesse nei loro confronti con la denuncia per i reati a loro imputabili dalla legge italiana.

Poiché tale decisione, avrebbe messi in serio imbarazzo l'ufficio sia per la sistemazione ed il vettovagliamento di oltre 1000 persone in considerazione anche delle precarie condizioni della città disastata dalle operazioni belliche e sia per ragioni di umanità, il Questore, in piena intesa con lo scrivente, il mattino del 6 aprile si recava a Genova per indurre il Comando Alleato a prendere una decisione diversa e più favorevole agli ebrei.

Difatti il Comando Alleato, in tal modo sollecitato, preannunciava l'arrivo per il giorno successivo di un ufficiale e di alcuni marinai inglesi per effettuare il trasferimento dalla motonave e delle persone da La Spezia a Chiavari.

Senonchè il mattino successivo il Capitano della Marina inglese, incaricato del trasporto, giunto a La Spezia doveva desistere dal proposito per la resistenza calma, ma risoluta, degli ebrei stessi che dichiaravano, come sopra si è detto, di non essere disposti a partire, se non per la Palestina.

Avendo l'ufficiale chiesto istruzioni al proprio Comando, questo decideva di sospendere il trasporto, in attesa di disposizioni del Comando Supremo Alleato del Mediterraneo, che ha già inviato qui due suoi Ufficiali. Nella mora di tali disposizioni gli ebrei continuavano ad essere concentrati sul molo "Pirelli" di questo porto e sulla motonave "Fede", in precarie condizioni d'igiene e di salute essendo qualcuno di essi affetto da tubercolosi per cui per uno è stato disposto il ricovero in ospedale.

Faccio presente che la prolungata permanenza di tante persone in questa città per motivi vari è da evitare, anche per le gravi difficoltà di provvedere al loro vettovagliamento, quanto fra sette o otto giorni verranno a mancare i viveri che essi hanno a bordo e che dovevano servire per la navigazione fino alla Palestina.

Quegli altri ingenti quantitativi immagazzinati presso la Ditta Bargiacchi e già sequestrati dalla Questura d'intesa colla Guardia di Finanza sono stati già ritirati dal Comando Militare Alleato con propri uomini, inviati qui a tale scopo.

Prego quindi codesto On.le Ministero di voler far conoscere, con l'urgenza, che, a me sembra, di particolare caso richiedere le proprie determinazioni con le relative istruzioni per la sorte dei suindicati ebrei.

Il Prefetto Moccia

Nel fascicolo del Ministro dell'Interno Romita è conservato un documento della Commissione Alleata del 1° maggio sulla situazione degli ebrei alla Spezia.

Headquarters Allied Commission

APO 394

Office of the Executive Commissioner

Ref: 2224/EC

1st May 1946

Dear Signor Romita,

In reply to your letter No.14599 of 18th April to Admiral Stone about the problem of the Jewish refugees at La Spezia, I write to say that according to my information 679 of the refugees have received authority to enter Palestine.

I am informed that the remainder can expect to receive visas shortly but that the British Government cannot agree to their being permitted to sail to Palestine before these visas have been issued.

Very truly yours,

M. L. Lusch
Brigadier
Executive Commissioner

Signor Romita,
Ministry of Interior

Italian Government, Rome

Traduzione

Caro Sig. Romita,

in risposta alla Sua lettera No. 14599 del 18 aprile inviata all'Ammiraglio Stone riguardante il problema degli Ebrei rifugiati a La Spezia, Le comunico che in conformità della mia informazione 679 rifugiati, hanno ricevuto autorizzazione al rientro in Palestina. Sono informato che i rimanenti possono aspettarsi di ricevere il visto tra breve ma che il Governo Britannico non può per ora permettere la loro partenza per la Palestina prima che i loro visti siano stati rilasciati.

Molto sinceramente Suo

Ref:

- 1 Conservato in Archivio di Stato di Savona (da ora in poi ASS), Questura di Savona, Sovversivi A8.
- 2 Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali e Riservati, Casellario Politico Centrale (da ora in poi ACS, CPC) *ad nomen*, b. 3470, f. 73779.
- 3 ASS, Questura di di Savona, Sovversivi A8, f. 6/109 *ad nomen*. Repubblicano, ammonito, documenti dal 1924.
- 4 ASS, Questura di Savona, Sovversivi A8, f. 54/958 *ad nomen*. Antifascista. Condannato al confino per anni 1 il 15 novembre 1941 dalla Commissione provinciale di Firenze.
- 5 G. Malandra, *I caduti savonesi per la lotta di Liberazione*, Savona 2004, p. 136.
- 6 ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto, 1948, b. 80, f.14105, sf. 1.



19.

In occasione del trentesimo anniversario del primo sbarco di ebrei in Palestina (1934), nel 1964 il governo dello Stato di Israele ha insignito con una medaglia coloro che avevano aiutato in quel periodo, l'emigrazione verso la Palestina e, fra questi, Giuseppe Musso.

Nel 1996, con decreto n. 682 del 4 novembre, il Ministero della P.I. modificava "le disposizioni relative alla suddivisione annuale del programma di storia" prevedendo, nelle classi terminali del ciclo di studi delle nostre scuole, in modo esclusivo, lo studio del '900, a partire dal 1997-98. Al riguardo, il nostro Istituto aveva organizzato in collaborazione con il Provveditorato agli Studi di Savona, alcuni corsi di aggiornamento per docenti (ad esempio, "Lettura critica di alcune rilevanze del '900), un convegno sul tema: "L'insegnamento della storia contemporanea in alcuni paesi europei", e aveva iniziato un proficuo rapporto culturale con il liceo scientifico "O. Grassi" di Savona, "scuola polo per l'aggiornamento sullo studio del '900" e con altre scuole della nostra provincia.

Nel numero scorso di "Quaderni savonesi" abbiamo chiesto un contributo su questo tema ad un gruppo di dirigenti scolastici, docenti ed esperti. Il dibattito prosegue anche su questo e si concluderà successivamente, con un convegno, previsto nel prossimo autunno, dedicato alla situazione attuale relativa all'insegnamento della storia del '900 nella nostra scuola e in particolare della Costituzione della Repubblica.

LA STORIA È UNA DISCIPLINA FONDAMENTALE PER COSTRUIRE LA CONVIVENZA SOCIALE

Carla Siri

Il primo gennaio del 2008 la nostra Costituzione ha compiuto sessant'anni: essa rappresenta il punto di congiunzione tra il nostro passato, il nostro presente e il nostro futuro.

E' nata da uno sforzo unitario quale atto conclusivo di un percorso eroico di resistenza al nazifascismo che ha tenuto insieme con una spinta ideale un arco di forze politico-ideologiche che andava dai liberali ai cattolici sino ai comunisti.

Questa unità d'intenti si è sviluppata durante la Resistenza come volontà di rinascita nazionale e di progresso sociale.

La collaborazione tra parti politiche e culture di-

verse diede vita ad una Costituzione democratica, progressiva ed antifascista.

Ma il nostro paese, pur avendo alla base della sua vita politica sociale ed economica una Carta dei diritti così avanzata, non è riuscito a superare la frattura politica e culturale tra chi il fascismo l'aveva sostenuto a tutti i livelli e chi l'aveva osteggiato durante il Ventennio e poi combattuto e vinto.

Dopo il 1945 quanti fascisti si sono riciclati, nel silenzio di molti, in ruoli importanti della stato!

Ricordo, per esemplificare, che alla fine degli anni '40 venne nascosta in un armadio tutta la documentazione riguardante le stragi nazifasciste.

Quell'armadio con le porte girate verso il muro, che fu poi chiamato "l'armadio della vergogna", rimase volutamente dimenticato per decenni presso la Procura Generale Militare di Roma e solo recentemente riaperto.

E' noto che questa rimozione fu determinata in larga misura dalla divisione in blocchi stabilita dalle potenze vincitrici già prima della fine della Seconda Guerra Mondiale, che collocò sia l'Italia che la Germania Federale all'interno dell'area di influenza degli Stati Uniti d'America.

Nella logica dei blocchi contrapposti la storia della Resistenza italiana è da subito risultata scomoda sia perché l'antifascismo e l'antinazismo erano di ostacolo alla nuova "guerra fredda" che si stava ingaggiando contro l'Unione Sovietica, sia perché a differenza di movimenti analoghi sorti in altri paesi europei, era caratterizzata da obiettivi non solo nazionali, ma anche di classe.

Una delle ricadute negative del quadro che ho tratteggiato è quella di non aver trasmesso compiutamente alle nuove generazioni la verità su quegli anni, di cui è stata diffusa un'immagine spesso stereotipata ed annacquata nella retorica.

Il luogo per eccellenza dove poter conoscere, in modo completo, gli avvenimenti della nostra storia è la Scuola: essa è l'istituzione alla quale la società affida il compito di trasmettere le conoscenze alle nuove generazioni. Ma i programmi scolastici non hanno compiuto con coerenza questo obiettivo.

Spesso, alla carenza dei programmi e dei libri di testo, hanno supplito molti insegnanti mossi da passione civile o da esperienze di vita. A partire poi dall'anno scolastico '97/'98 è entrato in vigore il decreto dell'allora Ministro Berlinguer che ha introdotto lo studio del Novecento nell'ultima classe delle scuole superiori. Anche il Consiglio d'Europa

ha sollecitato lo studio della Storia contemporanea in chiave europea ed ha anche indicato delle tematiche significative tra cui ha rilevanza la lotta al nazifascismo. Tuttavia appare abbastanza evidente che oggi i giovani, in generale, non solo non posseggono una conoscenza profonda della Storia ma provano scarso interesse per lo studio del passato del loro paese e non collegano i diritti di cui oggi godono con un precedente periodo storico dominato da dittature assolute, durante il quale ogni elementare diritto era stato eliminato.

Nei giovani l'interesse per il bene comune è debole e la democrazia, la libertà, i diritti sono vissuti come un dato di fatto invece, secondo Gustavo Zagrebelsky "la democrazia è un sistema di governo delle società umane che richiede rinuncia per il bene collettivo e dedizione particolare.[...] Se i cittadini non sono disposti a questa rinuncia non sarà possibile costruire quel patrimonio comune di beni materiali e immateriali che potrà essere gestito democraticamente nel bene di tutti."

La Storia è una disciplina fondamentale per costruire la convivenza sociale. Infatti una generazione senza memoria non può costruire il suo futuro.

Allora occorre ripensare ad un nuovo modo di insegnare la Storia e in particolare quella della Resistenza nella scuola, già in quella primaria.

Certo si deve abbandonare l'apprendimento da manuale, è necessario intraprendere la via della ricerca, della lettura critica dei documenti come già stanno facendo alcuni Istituti di Scuola Media Superiore savonesi. La disciplina della Storia quindi non deve essere solo la conoscenza degli avvenimenti del passato lontano o recente ma un metodo di analisi e interpretazione delle fonti che permetta ai ragazzi di leggere anche il tempo presente.

Dobbiamo riscoprire la natura scientifica della Storia e come tale affrontarla: fare ipotesi e verificarle attraverso un percorso di analisi e confronto di varie fonti.

Questo lavoro richiede un grande impegno prima da parte degli insegnanti e poi degli studenti. I frutti che verranno saranno l'indipendenza di pensiero dei nostri ragazzi e la loro capacità di sentirsi parte di una società che può crescere e svilupparsi solo col contributo di tutti pur nelle rispettive diversità.



“Costituzione concreta” significa anche promuovere le figure delle personalità savonesi che parteciparono all’Assemblea Costituente: Alessandro Pertini mitico Presidente della Repubblica, Angiola Minella ricordata con una pubblicazione e con iniziative ad essa collegata (Cadibona, Savona, Quiliano, Sassello, Celle, Noli) e Giovanni Battista Pera compagno di partito e coetaneo di Pertini. È mediante il vissuto dei “nostri” fondatori, che ci avviciniamo e confrontiamo con il secolo passato.

La ricerca su G.B. Pera “l’imprenditore antifascista”, la cui uscita è prevista per maggio, ci permette di rivivere brevemente la resistenza cittadina contro l’avvento del fascismo, di immaginare le traversie dei perseguitati in terra d’esilio si-

COSTITUZIONE CONCRETA

Progetto per le Scuole

Libero Vinciguerra

no alla Liberazione ed infine di gustare il fervore della ripresa postbellica attraverso gli occhi privilegiati di chi diresse il porto e la Camera di commercio di Savona.

A livello editoriale, il libro su Giovanni Pera contiene una sezione dedicata ai ragazzi e questo ci sembra il modo migliore per festeggiare i sessanta anni della nostra Costituzione.

L’idea venne allorché un Ministro della Pubblica Istruzione eliminò di fatto la storia del ‘900 dai programmi delle Scuole elementari, oggi Primarie, affermando d’ispirarsi al modello tedesco. Proprio svolgendo una attività presso la Scuola Europea, in Germania, abbiamo avuto l’opportunità di constatare l’impegno della società civile ed in generale delle associazioni nel mantenere vivi i principi della democrazia attraverso interventi diretti ai giovani.

L’attività degli “Incontri per le scuole” con il Patrocinio della Camera dei Deputati è partito grazie ad un contributo della Fondazione A. De Mari concesso a copertura delle spese.

Consequentemente è stato presentato il programma alle direzioni scolastiche ed agli insegnanti. Le prime ad aderire sono state Savona- Fornaci,

Quiliano e le savonesi C. Colombo, A. Pertini e G. Mazzini.

Come presupposto abbiamo scelto di collegare la Costituzione ad un evento emotivamente significante. In questo caso è stata la partecipazione alla stesura del libro su G.B. Pera, nel proseguo del Progetto è prevista una manifestazione pubblica come “restituzione” e riconoscimento per il lavoro svolto.

Generalmente abbiamo considerato necessario coinvolgere i partecipanti nella riflessione su i diritti ed i doveri partendo proprio dalle loro esigenze. Siamo convinti che la misura del progresso di una società sia connotata dalla capacità di saper coinvolgere i propri cittadini ancor meglio se giovani, proprio perché costituenti risorsa inesauribile di energia e vitalità.

Ai “cittadini in erba” si è chiesto di contribuire proponendo 10 argomenti fondamentali per loro stessi, la selezione dei quali è avvenuta partendo dai bisogni individuali, trasformati, in collettivi, attraverso il lavoro sviluppato in piccoli gruppi, e definito con le votazioni svolte nella “assemblea costituente” di classe. Solo nella prima fase, dalle iniziali 300 proposte, si è giunti a presentarne 90 direttamente sul testo dedicato a G.B. Pera. Il percorso viene indicato come simile a quello della Costituente in cui molti soggetti differenti hanno trovato una posizione comune.

Un’altra linea d’intervento è quella del racconto della vita di A. Minella e G. Pera attraverso fotografie e documenti originali tali da colpire l’immaginario.

Trattare la storia contemporanea riserva inoltre sorprese come scoprire, tra i partecipanti ai Corsi, la giovane nipote di Narciso Vignola “Iena” uno degli autori presenti nel libro di Angiola Minella o avere l’opportunità di presentare di persona il nipote della parlamentare savonese in cui i ragazzi possono riconoscere il “farmacista” del loro quartiere.

Altra linea d’azione è stato l’utilizzo di giochi di movimento e di schede compilate in forma di gioco che costituiscono opportunità di partecipazione e misura di verifica delle proprie capacità. Il maggiore successo è stato attribuito alla “valigia” contenente oggetti appartenenti al periodo del primo dopoguerra composti in “schede materiche”. Ogni gruppo ha il compito di individuare l’utilizzo e la “materia prima” che compone cia-

scun oggetto originale e presentare il risultato alla classe.

Queste attività sono state possibili grazie alla disponibilità delle Istituzioni scolastiche. La scuola continua ad essere lo spazio preferenziale a cui far giungere le nostre proposte formative.

Gli "Incontri per le scuole" proseguiranno sino al mese di dicembre 2008. Per la buona riuscita dell'attività è necessario prenotare i Corsi entro la fine di questo anno scolastico (info. 019812342) e ancora "Buon compleanno Costituzione!"

Ci troviamo d'accordo sulla proposta dell'ISREC d'organizzare un convegno dedicato all'insegna-

mento della storia del '900 (N° 4 dei Quaderni Savonesi) che ci appare come una ventata d'aria pura.

A operatori di base, insegnanti e docenti può far solo bene avere contributi teorici a conferma dell'operatività quotidiana. Siamo certi d'altronde che parimenti, l'Istituto Storico della Resistenza, riconoscerà l'importanza del settore esecutivo riservando uno spazio adeguato all'interno del convegno stesso.

Per il Circolo Brandale
Libero Vinciguerra



20.

Studio professionale dell'avvocato G.B. Pera devastato dai fascisti il 5 novembre 1925 - Archivio ISREC.

Risale al 3 ottobre 2003 la firma di una nuova convenzione fra il Ministero della Pubblica Istruzione e l'INSMLI di Milano (Associazione di 2° degli Istituti storici della Resistenza e dell'Età Contemporanea presenti in oltre 60 provincie) "per la promozione ed il monitoraggio, nell'ambito dei processi di innovazione, delineati dalla Legge n. 53 del 28 marzo 2003, di attività di ricerca finalizzate:

- all'elaborazione dei piani di studio ordinamentali;
- alla selezione dei contenuti disciplinari ed individuazione dei nuclei fondamentali dell'insegnamento della Storia contemporanea, dell'Educazione alla convivenza civile e della cultura costituzionale;
- alla riflessione sugli obiettivi generali del processo formativo e specifici con riguardo alle discipline dell'ambito storico;
- al rinnovamento delle metodologie didattiche, per lo svolgimento di attività nel campo della formazione iniziale e in servizio del personale scolastico, da realizzare in presenza o a distanza;
- all'aggiornamento, in particolare, nell'area storico-sociale, per l'effettuazione di progetti di studi e di ricerca educativa e didattica, ivi compresa la produzione di materiali informativi per l'autoaggiornamento del personale docente".

LA RISCOPERTA DI UNA "GRAMMATICA" DEL SAPERE STORICO ATTRAVERSO LO STUDIO COMPARATO DI TUTTE LE FONTI E LE RICERCHE SUL '900

A questa metodologia si è ispirato l'ISREC nel suo rapporto di collaborazione con le scuole savonesi.

Mario Lorenzo Paggi

Ma già a partire dall'anno scolastico 1997-98 il nostro Istituto organizzava un corso di aggiornamento per docenti, in collaborazione con il Provveditorato agli studi di Savona, che costituiva "titolo per l'accesso ai benefici economici e di carriera previsti dall'art. 28 del C.C.N.C. della scuola" di quel tempo.

Quel corso, dal titolo emblematico: "Temi e problemi della storia del '900", era articolato su otto lezioni tenute da docenti di grande profilo professionale quali Anna Sgherri Costantini, ispettrice superiore del ministero della P.I., referente nazionale del progetto di formazione in servizio dei docenti di Storia; Laurana Lajolo, Presidente della Commissione per la didattica e l'aggiornamento dell'INSMLI (Istituto Nazionale per la Storia del Movimento di Liberazione in Italia); Danilo Veneruso, dell'Università di Genova; Brunello Mantelli, dell'Università di Torino; Giorgio Rochat, dell'Università di Torino; Gianni Perona, dell'Università di Torino; Marco Doria, dell'Università di Genova; Paola Olivetti, direttrice dell'Archivio Nazionale Cinematografico della Resistenza di Torino.

A quel corso, inaugurato il 3 febbraio del 1996 da Luigi De Rosa, Provveditore agli studi di Savona, e da Giovanni Battista Urbani, Presidente dell'ISREC di Savona, presso l'aula magna dell'ITIS "G. Ferraris", avevano aderito oltre cento docenti di storia.

Medesima partecipazione anche per il corso di aggiornamento dell'anno scolastico successivo (il 1998-99) sul tema: "Lettura critica di alcune rilevanze del '900".

Quel corso ebbe due sedi diverse di svolgimento: a Savona presso l'ITIS "G. Ferraris" e ad Albenga presso la Scuola media statale "Dante Alighieri" e le relazioni furono tenute, dopo la presentazione di Lelio Speranza, Presidente dell'ISREC di Savona, da docenti del livello di Alberto De Bernardi, dell'Università di Bologna; Giovanni Gozzini, dell'Università di Firenze; Luigi Ganapini, dell'Università di Bologna; Simone Neri Seneri, dell'Università di Siena; Federico Romero, dell'Università di Bologna; Giuliano Muzioli, dell'Università di Modena; Chiara Ottaviano del Politecnico di Torino; Nadia Baiesi del Landis di Bologna, e fu aperto e concluso da Alberto De Bernardi su due temi cruciali: "Come affrontare la storia del '900" e "La memoria del secolo nelle tendenze storiografiche contemporanee". Riferimenti necessari, questi, per documentare come il nostro Istituto, già dai suoi primi anni di vita, aveva cercato di costruire con i docenti e le scuole della provincia di Savona un rapporto culturale sulla storia del '900 aperto a tematiche di grande attualità (i fascismi, i comunismi, i sistemi democratici, il passaggio dal capitalismo alla mondializzazione, le comunicazioni di massa, la Costituzione della Repubblica, le elezioni politiche del '48, il rapporto tra storia ed educazione alla tolleranza).

Esperienze di aggiornamento culturale riferite ad una metodologia storiografica deprivata da qualsivoglia condizionamento ideologico dove, in riferimento alle me-

morie divise del '900, veniva data l'indicazione di studiarle, tutte, con serio impegno programmatico poiché esse costituiscono una fonte preziosa, se pur sempre soggettiva, per ricostruire la storia del secolo scorso basata su procedure attraverso cui poter fare, avendo presenti anche tutte le altre fonti disponibili, delle congetture plausibili e condivise.

Dopo quei due corsi di aggiornamento i rapporti con i docenti e le scuole si aprirono a nuove esperienze di collaborazione basate anche su specifiche e puntuali convenzioni con il nostro Istituto.

È degli anni scolastici 1998-2000 una ricerca storica con la classe 3^a A "Sperimentale Brocca" del Liceo classico statale "G. Chiabrera" di Savona sul tema: "L'applicazione della legislazione antiebraica del 1938 nel savonese" avendo come interlocutori la preside Franca Ferrando, la prof.ssa Anna Sgherri Costantini e il prof. Riccardo Sirello.

Negli anni 2000-2002 sempre con il liceo classico "G. Chiabrera" di Savona, un percorso didattico-storiografico basato su fonti storiche confrontate con quelle online, dava vita ad una ricerca originale quanto impegnativa sul tema: "Da Hiroshima al nuovo ordine mondiale. Rilettura degli eventi".

Una ricerca avviata e conclusa nel corso di un biennio dalla classe AC "Sperimentale quinquennio dell'autonomia" avendo avuto come docenti Anna Maria Flandi per il liceo classico e Riccardo Sirello per l'ISREC che affrontava temi scottanti quali l'avvento del nucleare, la tecnologia nucleare e il problema etico, la guerra del Golfo, l'insolutezza storica come esito, riferito al Medio Oriente.

In quegli anni, ad iniziare dal 2000-01, l'ISREC avviava un rapporto di collaborazione anche con le scuole medie inferiori. In particolare con quella di Pietra Ligure veniva programmata una interessante ricerca sul tema: "Pietra Ligure in guerra" attraverso un impegnativo rapporto di collaborazione fra il nostro Istituto e il gruppo di lavoro dei docenti costituito da Marcella Aprile, Cecilia Asali, Piera Moscino.

Nel corso dell'anno scolastico 2001-02 con la Scuola media di Borgio Verezzi veniva affrontato un nuovo argomento che va al di là del 1945. È il tema de "Gli anni '60 a Borgio Verezzi. Un decennio di grandi trasformazioni". Un lavoro di ricerca impegnativo affrontato dagli alunni delle classi 3^a A e 3^a B guidati dalle docenti Raffaella Foglia e Ornella Nobili in collaborazione con il nostro Istituto.

L'anno successivo, il 2002-03, vedeva l'Istituto impegnato in una ricerca con l'Istituto statale di Io "Aycardi-Ghi-

glieri" di Finale Ligure mentre con il Liceo scientifico "O. Grassi" di Savona l'impegno fu quello di carattere editoriale.

Nel primo caso si trattò di avviare un lavoro di ricerca storica per ricostruire quel periodo difficile che va dalla Liberazione dal nazifascismo agli anni '60 in una cittadina della Riviera di Ponente che doveva affrontare innanzi tutto il problema della sua riconversione produttiva e del boom economico basato sull'espansione urbanistica e il turismo di massa.

Mentre con il Liceo scientifico l'impegno fu quello di pubblicare una serie di conferenze tenute in quegli anni di intesa e collaborazione con il nostro Istituto sui temi storici del '900, "Il tempo delle scelte. Storia e memoria della Resistenza e della guerra civile" sarà il titolo di un volume di grande successo curato da Piero Borgna, Angelo Maneschi e Mario Lorenzo Paggi, ma anche oggetto di qualche pungente rilievo critico per aver invitato nel corso di quegli appuntamenti didattico-culturali riferiti al drammatico periodo del 1943-45, Piero Sebastiani che a 16 anni aveva scelto "La Repubblica Sociale Italiana, in nome dell'onore per una causa sbagliata". Ma altri invitati furono lo storico Angelo Del Boca; il vescovo emerito di Ivrea Luigi Bettazzi; Luigi Isola, reduce da un lager nazista; lo storico dell'Università di Pisa, Paolo Pezzino, che su quel tema, "il tempo delle scelte" misero i partecipanti a quelle conferenze (studenti e docenti) in condizione di acquisire testimonianze e percorsi storiografici utili ad una comprensione corretta sul piano storico, di quel periodo.

Sempre in quel 2003, con le Scuole elementari di Noli e Spotorno il nostro Istituto sostenne una ricerca sul tema della pace che si concludeva con la pubblicazione di un libro in cui venivano raccolti tutti i disegni, le poesie, i racconti degli alunni. Il libro veniva poi presentato dal nostro Istituto d'intesa con quelle scuole, con la partecipazione del vescovo Luigi Bettazzi; del Presidente dell'ISREC, Lelio Speranza; del dirigente scolastico Antonio Rovere e delle maestre Giuseppina Manno, Margherita Abate, Maria Teresa Spotorno, Giorgina Pagliasso, Emilia Traini, Elda Gammuto, Emma Caviglia, Giacomina Casetta, Gina Caviglia.

Di grande impegno organizzativo e didattico è stata, poi, la ricerca avviata nell'anno scolastico 2003-04 con l'Istituto statale di Io "Aycardi-Ghi-glieri" di Finale Ligure di comune intesa con i docenti delle scuole medie di Finale, Borgio Verezzi, Pietra Ligure dipendenti da quell'istituto, su un periodo storico che andava dalla guerra di Libia del 1912, alla 2^a guerra mondiale e a quella di Liberazione.

Gli alunni furono invitati a sollecitare bisnonni, nonni e

genitori a ricercare lettere, fotografie, documenti, cimeli di quel travagliato periodo storico. E il risultato di queste ricerche fu eccezionale. Su quelle fonti le classi interessate e i loro docenti costruirono una storia della prima metà del '900 raccolta in un volume di 400 pagine. Così, quel volume intitolato: "Lettere dai campi di battaglia e di prigionia" ebbe una diffusione capillare e andò in esaurimento nel giro di qualche mese. Un lavoro a cui avevano collaborato con impegno eccezionale i docenti Carla Baghino, Concetta Civello, Emilia Resio, Anna Rossi, Bianca Scavia, Cecilia Assali, Simona Baglietto, Elena Bernardini, Patricia Zampieri, Patrizia Mariano, Sabina Oggioni, Franca Pogliano coadiuvati dal dirigente scolastico Pier Luigi Ferro, e con la consulenza scientifica di Mario Lorenzo Paggi, direttore dell'ISREC di Savona, e di Fabio Caffarena dell'Università di Genova.

Con il Liceo scientifico "O. Grassi" di Savona nel corso del 2004-05, l'impegno dell'Istituto è stato di grande rilevanza sul piano storiografico.

Con il coordinamento scientifico di Piero Borgna, Rossana Lavagna, Davide Montino, Angelo Maneschi, Lillo Lio, Ilaria Alberto, gli alunni delle classi quinte A, B, C, D, E, F realizzavano una ricerca approfondita presso l'Archivio di Stato e presso quello del Comune di Savona per trovare le "Carte della persecuzione" del periodo 1938-45 relative all'applicazione delle leggi razziali contro gli ebrei della provincia di Savona.

Tutti i documenti ritrovati costituirono la fonte, per ricostruire la storia della persecuzione dei diritti e poi, a partire dal settembre 1943 della vita, dei cittadini di religione ebraica.

E il volume, contenente quella ricerca, edito dal nostro Istituto, dal Liceo scientifico "O. Grassi", dal Comune di Savona e dalla Provincia di Savona, con la presentazione della dirigente scolastica Gabriella Viganego; del Presidente dell'ISREC, Sergio Tortarolo; dell'Assessore alla P.I. della Provincia di Savona, Carla Siri e di Silvano Godani, Assessore alla cultura del Comune di Savona, destò presso l'opinione pubblica, informata anche con ampi servizi da "Il Secolo XIX" e da "La Stampa", uno stupore incredulo e amaro.

Come fu possibile, infatti, che funzionari e dirigenti dei Comuni savonesi, della Prefettura, della Questura, dei regi comandi e delle regie stazioni dei carabinieri fossero così solerti nell'applicazione delle leggi razziali e, durante la Repubblica fascista di Salò, nel perseguire la vita di quei cittadini di religione ebraica?

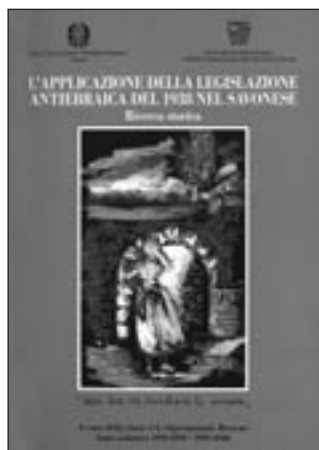
La memoria di quegli avvenimenti, però, non è andata dispersa fra i nostri giovani. In occasione del giorno della memoria, negli anni scorsi, il nostro istituto è sta-

to protagonista di iniziative di grande rilevanza culturale. Nel 2006, insieme al Comune di Savona, all'ANED, all'ANPI, alla FIVL e al Liceo scientifico "O. Grassi" di Savona, scuola polo per la storia del '900, ha pubblicato "Testimoniare l'indicibile, un alfabeto dell'universo del lager", mentre nel 2007, su decisione del nuovo Comitato direttivo presieduto dall'On. Umberto Scardaoni, ha promosso lo spettacolo teatrale sulla nascita della Repubblica, "Il pane, le rose, le spine" andato in scena, su proposta e allestimento del citato Liceo scientifico, a Savona, Valleggia, Finale e Albenga, a cui hanno assistito alcune migliaia di studenti.

E, sempre su queste tematiche, l'ISREC e l'ANED avevano pubblicato, l'anno precedente una antologia di ricerche e riflessioni degli studenti savonesi in visita ai campi di sterminio nazista, curato da Fiorentina Lertora, docente comandata presso l'ISREC, e dal direttore Mario Lorenzo Paggi, con la prefazione di Maria Bolla Cesarini, Presidente dell'ANED. Quel volume dal titolo significativo, "Viaggi di istruzione ai campi di sterminio nazisti", ebbe una diffusione capillare nelle scuole e fu molto apprezzato dai genitori di quegli alunni che negli anni precedenti erano andati in pellegrinaggio ad Aushwitz, a Mauthausen, a Birkenau, a Buchenwald.

Infine, è da segnalare la ricerca pluriennale dell'Istituto secondario Statale di 1° "Sandro Pertini" di Savona dei docenti della sede di via Verzellino e delle sezioni staccate di Villapiana, Lavagnola e Villetta, Bruna Poggio, Vito Brunetti, Lino Corso, Maria Franchi, Renato Fusi, Clara Gambetta, Lauretta Minetti, Piera Moscino, Maurizia Nichelatti, Tiziana Poggi, Ileana Pontepremo, Nicoletta Serravalle, Fernando Vincenzi, dei loro alunni, recepita nella pubblicazione edita dal nostro istituto insieme a quella scuola e alla Provincia di Savona: "Savona tra repressione e bisogno di libertà. Vita quotidiana e aspetti culturali fra le due guerre". Una ricerca originale, ricca di documenti e di fotografie di Savona degli anni '20, '30, '40, di alcuni capitoli relativi all'arte e all'architettura di quel periodo storico, contenenti valutazioni innovative sul futurismo e un giudizio positivo su questo lavoro da parte del dirigente scolastico Arturo Ivaldi e del Presidente dell'ISREC Gianfranco Cagnasso.

Nel corso di questo anno scolastico 2007-08 il programma dell'Istituto prevede una ricerca con le Scuole medie di Finale, Borgio Verezzi e Pietra Ligure, sulla scuola italiana durante il Ventennio fascista. Un lavoro che ha impegnato docenti e alunni in lunghe ricerche d'archivio presso le scuole elementari, medie, ginnasiali e industriali di quelle città e una impegnativa riflessione critica su quelle fonti per documentare il funzionamento e



le finalità della scuola di quel tempo, filata dalla riforma Gentile del 1923.

Ma il rapporto fra l'ISREC di Savona e le scuole si è concretizzato in questi tredici anni anche con la proposta di convegni e conferenze attinenti a tematiche storiche, culturali e socio-economiche del '900.

La giornata di studio su "L'8 settembre del 1943" introdotta da relazioni di Paolo Pezzino dell'Università di Pisa; di Augusta Molinari dell'Università di Genova e caratterizzata dalle testimonianze di Francesco Bellini, sottocapo silurista della Regia Marina; Guido Mazzitelli, ufficiale del Regio Esercito; Pietro Morachioli, marinaio della Regia Marina; Giovanni Oliveri, deportato nel campo di sterminio di Dora-Buchenwald; Rosalba Panigo, maestra elementare; Lelio Speranza, studente in quel 1943; o il convegno nazionale sul tema: "Le Forze Armate nella resistenza" al quale parteciparono studiosi di grande prestigio quali lo storico Giorgio Rochat; il generale Mario Montanari; il colonnello Massimo Multari, Capo dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore Esercito; Brunello Mantelli dell'Università di Torino e il generale Ilio Muraca, o la conferenza tenuta da Mosè Carrara Sutour sul tema: "Kajjas ame, Romale? Zingari: l'olocausto taciuto; o il convegno dello scorso ottobre sul tema: "Magistratura e potere politico (1927-2007), organizzato in occasione dell'80° anniversario del "Processo di Savona" contro Ferruccio Parri, Carlo Rosselli, Sandro Pertini e altri savonesi per la fuga di Filippo Turati da Savona che si era concretizzata il pomeriggio precedente con la proiezione del film: "Il processo di Savona" prodotto dalla RAI TV nel 1967 e con la ristampa della pièce teatrale "Il processo di Savona" di Vico Faggi e al quale avevano partecipato il ricercatore Antonio Martino; l'avv. Angiolo Luzzati, figlio dell'avv. Vittorio Luzzati, difensore di Ferruccio Parri; Guido Neppi Modona, dell'Università di Torino, Giovanni Russo, avvocato in Savona; Mario Lorenzo Paggi, direttore dell'ISREC; Franco Becchino, già Presidente del tribunale di Savona; Elio Fassone, già magistrato; Carlo Guarnieri, dell'Università di Bologna; o il convegno nazionale sull'insegnamento della storia contemporanea in alcuni Paesi europei, sono lì a documentare l'impegno del nostro Istituto nel tessere con le scuole e con la cittadinanza savonese un rapporto culturale di non secondaria importanza. Quello di tracciare un nuovo percorso didattico-storiografico che indicasse nelle fonti, tutte le fonti disponibili, un punto di riferimento credibile per docenti e studenti con la finalità di costruire delle unità didattiche sulla storia del '900 depurate da pregiudizi ideologici o politici o da pre-letture storiche mirate a negare o revisionare fatti e periodi storici ogget-

to della ricerca, occultando parte delle fonti ad essi riferite o decontestualizzandoli con la finalità di piegarli ad esigenze editoriali o politiche contingenti.

Al riguardo, non vi è dubbio che l'arrivo al governo di Alleanza Nazionale nel 1994 ha avuto ripercussioni non secondarie sulla lettura della storia del '900.

Infatti, uomini politici di primo piano, giornali e programmi televisivi hanno cercato di revisionare sul piano storico in modo funzionale alle necessità culturali del nuovo quadro politico, il ventennio fascista, la Repubblica di Salò, la Resistenza.

Così, sul piano storiografico, vi sono stati e vi sono storici, giornalisti e case editrici che hanno utilizzato e interpretato le fonti storiche in modo parziale o decontestualizzandole o "cestinando" tutto il lavoro storiografico prodotto nella seconda metà del '900, relativo alla prima metà del secolo scorso.

Così, nelle scuole, se prima della riforma del ministro Luigi Berlinguer, qualche docente si fermava o andava poco oltre alla prima guerra mondiale per il timore, affrontando il fascismo, la seconda guerra mondiale, la Resistenza, la Liberazione, le elezioni per l'Assemblea costituente, il dibattito sulla Costituzione, le elezioni politiche del '48 e così via, di comprometersi politicamente, dopo tale riforma del 1996 che rendeva obbligatorio lo studio del '900 nelle classi terminali delle medie inferiori e delle superiori la situazione sul piano storico e didattico si è ulteriormente complicata. Poiché vi è stato, chi avrebbe preferito una produzione di libri di testo contenenti "verità" precostituite, prescindendo dalle fonti o utilizzandole in modo lacunoso e parziale con la finalità di rappresentare la storia del '900 devitalizzata da qualsivoglia congettura storiografica credibile e quindi "compromettente" sul piano storico-politico.

Nel frattempo, vi sono stati, però, ricercatori, docenti e case editrici che sul piano della metodologia storiografica, hanno riscoperto l'uso delle fonti, di tutte le fonti, per indagare in modo obiettivo il '900.

Superando, così, la pratica della trasmissione dell'insegnamento/apprendimento della storia facendola diventare anche acquisizione di competenze operative e di una "grammatica" del sapere storico-sociale.

A questa metodologia storiografica si è ispirato il nostro Istituto in questi 13 anni nel suo rapporto con le scuole e nella strutturazione e organizzazione dei suoi convegni. Senza mai dimenticare la Costituzione della Repubblica, approvata il 27 dicembre 1947 e alla quale avevano lavorato con determinazione e coraggio esponenti politici liberali, democristiani, repubblicani, socialisti e comunisti. Quella Costituzione che oggi viene messa quo-



tidianamente in discussione, anche per quanto concerne i "Principi fondamentali" e i "Diritti e doveri dei cittadini" da tre partiti della cosiddetta seconda Repubblica (Alleanza Nazionale, Forza Italia, Lega Nord) nati negli anni '90.

E del resto questa Costituzione democratica è stata definita una "Costituzione bolscevica" da Silvio Berlusconi che in questi anni passati, per screditare un partito fondatore di questa Repubblica e attore fondamentale alla Costituzione, il PCI, ha brandito in ogni occasione "Il libro nero del comunismo" edito in Italia dalla Mondadori, sua casa editrice.

È questo il clima politico, culturale, sociale in cui in questi anni la scuola italiana ha dovuto navigare a vista e in cui l'insegnamento della storia del '900 è stato condizionato nella sua libertà di ricerca, di documentazione, di confronto. E non è un caso se in questo clima si è tentato, anche con successo, di equiparare nazifascismo e comunismo, shoah e foibe, nella società, nel dibattito culturale e, in qualche occasione, anche nell'insegnamento della storia.

Di fronte a questa situazione, la strada maestra, per depurare questo contesto inquinato da pregiudizi politici in cui la scuola, i docenti, gli alunni e le loro famiglie si trovano a galleggiare è quella di riscoprire da parte di tutti il laboratorio di storia/ricerca come supporto indispensabile della lezione frontale in cui costruire dei moduli di laboratorio nei quali procedere induttivamente sulle fonti, sui testi storiografici, sulle testimonianze.

Riscoprendo magari, se è il caso, anche "Le livre noir du capitalisme" edito in Francia nel 1998 da "Les Temps Cérices" e pubblicato in Italia nel 1999 dall'editore di Milano Marco Tropea e in attesa che qualche storico scriva altri libri neri. Quello degli Stati Uniti d'America, ad esem-

pio, relativo alla conquista dei territori abitati "ab origine" da circa cinquecento nazioni di pellerossa, alla loro sconfitta e alla loro deportazione in riserve insospite dopo massacri di uomini, donne, bambini, o il libro nero del Cristianesimo, o il libro nero del colonialismo europeo, o il libro nero della destra italiana ed europea. In questo modo, forse, si riscoprirebbe che la prima e la seconda guerra mondiale sono state scatenate da Paesi ad economia capitalistica per decisione di governi democratici o autoritari o militaristi o totalitari che, però, erano andati al potere con il sostegno e il consenso della grande borghesia industriale e agraria, della casta dei militari, della magistratura, dell'alta burocrazia, della Chiesa e, in Italia, della Corona.

Oggi, il nostro Istituto ha individuato nuove strade da percorrere per consolidare il rapporto culturale con le scuole savonesi.

Al riguardo, le recentissime esperienze di compartecipazione e di sostegno alla realizzazione e alla presentazione di spettacoli teatrali realizzati da docenti e studenti su tematiche storiche attinenti al '900, l'apertura a studenti, docenti, studiosi e cittadini della nostra biblioteca specializzata sulla storia del '900, la nuova serie della pubblicazione trimestrale "Quaderni savonesi". Studi e ricerche sulla resistenza e l'età contemporanea", la proiezione di film con relativo dibattito su fatti storici di grande rilevanza nazionale come "Il processo di Savona", l'attivazione di un nuovo sito dell'Istituto su internet dedicato alla nostra attività culturale e di documentazione delle ricerche storiche degli anni precedenti e di quelle in corso, il Convegno del prossimo ottobre sul tema: "Scuola e Costituzione", danno testimonianza, appunto del nuovo cammino intrapreso.

Mario Lorenzo Paggi

Gigi Caldanzano era nato nel 1921 a Genova. Fa la sua prima mostra nel 1944 (Primavera futurista, Savona). All'epoca frequentava Albisola ed era amico di Tullio d'Albisola, di Acquaviva, di Farfa.

Partecipa al "secondo futurismo", aderisce dopo la guerra al gruppo del "Cavallino Rosso" con Achille Cabiat, Mario Bonilauri, G.M. Pollero e al critico d'arte F. Dante Tiglio.

No. Non è questo il modo di ricordare Gigi Caldanzano. Altri avranno modo di dire che cosa ha rappresentato la sua pittura nel mondo dell'arte ligure e non solo.

Noi vogliamo ricordare le sue illustrazioni che ci permettono di far emergere il suo amore per Savona, per la Liguria, per la tradizione, per la gente

RICORDO DELL'ARTISTA GIGI CALDANZANO

I protagonisti delle sue opere "sonogli umili, i vagabondi, gli sbandati, un po' per istinto ma soprattutto per una scelta morale e ideologica.

Pino Cava

del popolo, per gli amici più cari, in questo favorito dalla sua naturale disposizione per la pittura di costume e di essere un vero maestro del disegno.

Ha scritto Giovanni Farris: *"Le immagini degli uomini balenano in un momento della loro realtà, e la realtà per il Caldanzano è appunto di annotare le scuciture in quel dramma che ha il nome vita. È il suonatore di piffero, è la vecchia maestra, è la megera claudicante, è il bimbo divorato dall'ansia, è il cristante che sfida i suoi limiti, è il barbone che ritorna al suo rifugio, è un vecchio trombettiere che riempie il silenzio della sera con una rauca tromba, unico interlocutore in una grigia e insignificante vita ... È un esercito di uomini soli"*.

Osserva invece Mario De Micheli: *"Si guardino le immagini di Caldanzano. C'è in esse, sempre o quasi sempre, un umore scherzoso e malinconico ad un tempo. Egli è un osservatore della vita, di ciò che gli uomini fanno nel bene e nel male. Ma non è affatto un osservatore maligno, un mo-*

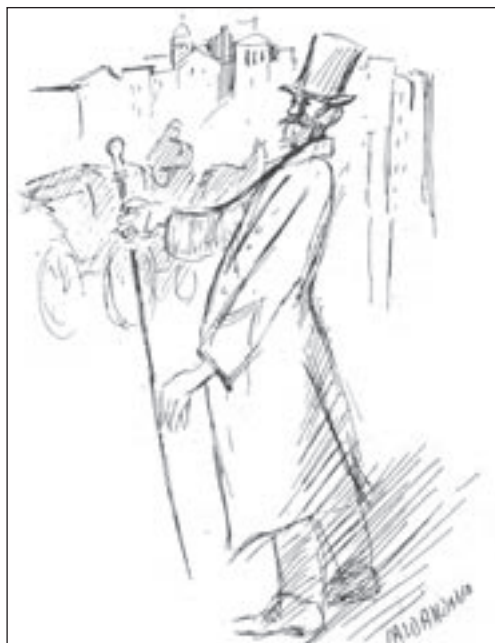
ralista rigido, un fustigatore dei vizi e un celebratore delle virtù. Egli guarda lo spettacolo del mondo, con spirito benevolo e indulgente, sapendo che più o meno tutti noi, anche se abbiamo buone qualità, abbiamo pur sempre qualcosa da farci perdonare".

Ma un altro modo di ricordare Gigi Caldanzano è quello di sottolineare anche la profonda stima e l'amore che ha avuto per il "poeta" di Savona Giuseppe Cava (Beppin da Cà) diventando illustratore delle sue "Macchiette ed osterie della vecchia Savona", ed eseguendo 20 disegni originali per la sua poesia "A tramontann-a" (... *che bellezza andà pe Sann-a / quando o sciùscia a tramontann-a...*). Nel libro edito da Marco Sabatelli nel 1969 illustra, infatti, "A Rosin de Röstie", Arlinetto e Arlinetta, "O Cega Poggioli", Bertomelin, "O scianae", Tognin o Gherci, "Prae Patata", "A Morinn-a", gli "esseri antilucani, devastati dall'alcool" della Corte dei Miracoli, Il pappagallo dell'Osteria del Poveromo ed i vetturini e carrettieri "du vègio Borgo d'Âto", l'insegna dell'Osteria delle Felucche del "Figobuzzo", e così via.

Silvio Riolfo nella presentazione del libro, precisa che *"solo la mano sensibile e arguta di Luigi Caldanzano poteva illustrare"* i personaggi descritti dal Cava.

Per quanto riguarda l'illustrazione della poesia, voglio riportare la lettera che Gigi Caldanzano, mi scrisse il 10 novembre 1981. Il testo recita così: *"Carissimo Cava, ecco i personaggi della 'tramontana' che volano contro gli angoli di Savona più tormentati dal vento: La Consolazione, Villapiana, la Terrazzetta del Cù de bêu, Piazza Mentana ... Ho illustrato i versi in piena libertà, senza forzare la mano, come già feci nel '68, ai tempi delle "Osterie e macchiette della vecchia Savona". Mi pare di aver fatto un lavoro abbastanza aderente al testo. Ma soprattutto vicino allo spirito dell'Autore, che m'è tanto congeniale..."*.

Tra il novembre 1983 e il marzo 1984 scrisse una serie di articoli su Il Secolo XIX su "Nonno Cava". Le illustrazioni erano naturalmente di Gigi Caldanzano. I disegni, per citarne qualcuno, riguardavano: "un carösse da ciassa dö cilo", un ritratto di Farfa, un Tregetta con tanto di "meicado" (cilindro), in testa, i vetturini di piazza del Fosso: O Moinà e u Lazzain, i giochi dei giovani savonesi all'inizio del 1900, l'albero natalizio secondo la tradizione savonese.



21. Il tratto graffiante di Gigi Caldanano, questa volta propone l'interpretazione di un "Tregetta": "Meicado" (cilindro in testa e lungo bastone in mano) si muove con sfondo la Savona di un tempo. Intanto sta arrivando un vetturino, vittima predestinata dei bonari tutori dell'ordine di allora: il rapporto fra chi viaggia sulle quattro ruote e chi deve disciplinare il traffico non è poi mutato molto.



22. O Moinà e u Lazzain, interpretati graficamente da Gigi Caldanano. Per convincere i lettori della perfetta "Simbiosi" tra Giuseppe Cava, poeta e scrittore, e il pittore Caldanano riportiamo il pezzo da dove è stata tratta l'ormai tradizionale illustrazione. Scriveva Nonno Cava: "All'altezza da monolito di O Moinà faceva riscontro la statura da nanerottolo del Lazzain, ed era bello vederli discorrere insieme. O Moinà piegato ad angolo retto, con le palme appoggiate ai ginocchi e il Lazzain con la faccia elevata in su come se speculasse le stelle".



23. Una splendida ricostruzione di Gigi Caldanano dell'albero natalizio secondo la tradizione.



24. Gigi Caldanano visualizza così, nella sua arte, i giochi dei giovani savonesi all'inizio del secolo.

Il Secolo XIX per meglio sottolineare l'eccezionale affinità che lega Giuseppe Cava a Caldanzano decise di trascrivere una nota di Luigi Pennone: "Queste illustrazioni di Caldanzano sono veramente il più lirico e prezioso commento grafico ai deliziosi testi di Cava e rappresentano l'affettuoso apporto di un artista moderno al mondo del vecchio poeta".

Ma non si può non ricordare anche le illustrazioni meravigliose che L. Caldanzano fece per il libro, edito nel 1973, da Marco Sabatelli, di Giuseppe Gavotti intitolato: "Cucina e vini di Liguria" con riferimento ai piatti e vini tipici delle quattro province liguri, con tanto di brave massaie che pestano l'aglio "virile" nel mortaio di marmo, di vecchi pescatori che giocano a carte, prima di bere un bicchiere di "vino zolfino, che ha un colore di lava sepolta" della Polcevera sotto lo sguardo attento e amico della Lanterna, della donna che "taglia" a torta de seixao o a fainà genovese (... sento in te oëge - i corpi spessi dö faero adatto - a fäla in pessi...) e ancora disegni di pesci e di scene conviviali, e sullo sfondo, quasi una quinta, il paesaggio di questa nostra terra ligure.

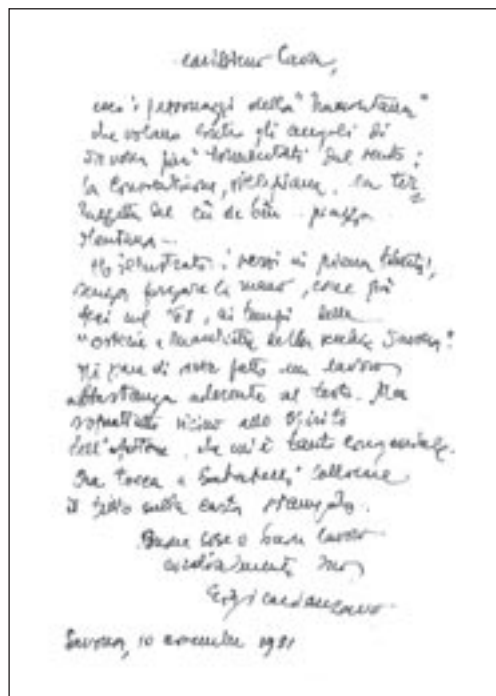
Concludiamo questo ricordo del caro amico Caldanzano, avendo sotto gli occhi la foto del vaso del Confuoco del 1981, da lui eseguito con la collaborazione del vasaio P. Rossello dal titolo: "Le lavandaie di Lavagnola" che si distingue per la sua vivace policromia. Quella lavandaie (bûgaixe) che Giuanin Ferrero, un poeta dialettale di Lavagnola, nel suo libretto "Scarabocci", uscito nel 1966, ricorda che andavano al bêtto a lavare, a fare a bûgâ. Poi si passava alla risciacquatura e "poi in to sciùmm (il Letimbro) a destente pe fäla ben sciùga" Il sabato si portava a Savona città la biancheria ai Signori e si prendeva un modesto compenso per il lavoro svolto.

Una Savona che non c'è più, ma che rivive nei dipinti e nei disegni di un artista dove i suoi protagonisti sono gli umili, i vagabondi, gli sbandati, un po' per istinto ma soprattutto per una sua scelta morale e ideologica.

E anche Gigi Caldanzano non è più con noi.

Marzo 2008

Pino Cava



25. La riproduzione della lettera di Gigi Caldanzano a Pino Cava che gli aveva chiesto di illustrare la poesia "A tramontann-a" del nonno Giuseppe Cava.



26. La riproduzione della copertina della poesia "A tramontann-a" con 20 disegni originali di Gigi Caldanzano.

Nel corso del 2007 si aprivano le iscrizioni per costituire l'Assemblea dei soci che, successivamente, nella sua prima riunione presieduta dall'On. Umberto Scardaoni approvava all'unanimità la riforma dello Statuto pubblicato sul n. 1 di "Quaderni savonesi".

Oltre a numerosi cittadini e associazioni, aderivano all'Istituto anche parecchi Comuni della nostra provincia e, fra questi, il 26 febbraio scorso, quello di Cairo Montenotte. Le motivazioni addotte dal Sindaco nella sua lettera di comunicazione dell'adesione al nostro Istituto, contenute anche nella deliberazione della Giunta comunale richiamano alcuni valori ideali riferiti all'antifascismo e alla guerra di Liberazione che meritano di essere conosciuti e che fanno onore all'Amministrazione di questa importante "capitale" della Val Bormida.

ADESIONE DEL COMUNE DI CAIRO MONTENOTTE AL NOSTRO ISTITUTO

Preg.mo
On.le Umberto Scardaoni
Presidente dell'Istituto Storico della
Resistenza e dell'Età Contemporanea
Savona

1 marzo 2008

Oggetto: adesione del Comune di Cairo Montenotte all'Istituto - anno 2008.

Sono lieto di comunicarle, che questa Amministrazione, riconoscendosi nelle idealità che muovono l'attività di codesto Istituto Savonese ed apprezzandone da tempo iniziative ed interventi di ricerca, conservazione, valorizzazione e divulgazione degli eventi legati all'antifascismo, alla guerra di Liberazione ed alle successive fasi di costruzione della repubblica e dell'Italia democratica, ha accolto il Suo invito, aderendo in qualità di Socio-Sostenitore all'Istituto da Lei egregiamente presieduto.

Certo di prossime e proficue collaborazioni, sarà mia cura curare direttamente con Lei una programmazione mirata a rispondere agli interessi e alle peculiarità di questa realtà territoriale, storica e culturale...

[...]

Distintamente

Il Sindaco
(Fulvio Briano)



LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che con nota del 3 gennaio 2008, l'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea della provincia di Savona, riferiva in merito alle iniziative di riorganizzazione e di rilancio dell'Istituto stesso, tese ad affermare e consolidare nell'ambito provinciale i propri scopi statutari finalizzati alla ricerca, conservazione, valorizzazione e promozione degli eventi legati all'antifascismo, alla Guerra di Liberazione ed alle successive fasi di costruzione della Repubblica e dell'Italia democratica;

Preso atto delle specifiche iniziative illustrate ed in via di realizzazione, in particolare quelle riferite alla costituzione di Commissione Scientifica e Gruppo di ricercatori, costituzione archivio fonti scritte ed orali, costituzione di Biblioteca specializzata sulla storia del '900, iniziative editoriali e promozionali;

Atteso che l'Istituto assume un ruolo di "erogatore di servizi", prevedendo interventi specifici di promozione, di didattica e divulgazione, rivolti anche agli Enti Locali, ed istituzioni – specie scolastiche – che intendono aderire quali soci sostenitori, destinando loro programmi mirati per ogni singola realtà associata, in relazione alle peculiarità territoriali, storiche e culturali, da concordare ed elaborare;

Valutata la proposta con favore perché di potenziale contributo ai programmi di educazione democratica dei cittadini e soprattutto dei giovani;

Ritenuto quindi di aderire all'Istituto in qualità di Socio sostenitore, destinando allo scopo per il corrente 2008 la somma di € 500,00 a titolo di contributo, che troverà imputazione nell'ambito delle consistenze del Cap. 11022500: "Quote associative"

Visto ed acquisito lo Statuto dell'Istituto in parola;

Attesa la propria competenza;

Acquisiti prescritti pareri dei Responsabili del Servizio e dell'Ufficio di Ragioneria in ordine rispettivamente alla regolarità tecnica e contabile;

Con voti unanimi, espressi nelle forme di legge

DELIBERA

1) per i motivi in premessa, disporre l'adesione del Comune di Cairo Montenotte, in qualità di Socio-Sostenitore, all'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea della Provincia di Savona;

[...]

Luigi Figliolia era nato a Cuneo nel 1940. La madre, Cristina Fresia, originaria di Ceva, docente di latino e greco presso il Ginnasio-Liceo Classico Statale "G. Chiabrera" di Savona, aveva conosciuto suo marito, il prof. Vincenzo Figliolia, ispettore del Ministero della P.I. a Pescara, dove avevano insegnato entrambi.

Trasferitisi successivamente a Savona, il figlio Luigi che aveva un fratello minore, Alessandro che moriva prematuramente a 18 anni per un male incurabile, percorre tutto l'iter scolastico dalla scuola elementare al liceo classico, nella nostra città.

Per l'Università, sceglie Torino, dove si iscrive a Giurisprudenza, essendo ospite del Collegio "Einaudi" di Via Bernardino Galliani dopo aver vinto, attraverso un concorso, una borsa di studio. Dopo la laurea entra all'Ufficio studi della Cassa di Risparmio di Torino man-

IN MEMORIA DI LUIGI FIGLIOLIA ECONOMISTA

Renzo Stefanelli

tenendo con Savona un rapporto culturale costante anche perché a Torino si occupa di problemi portuali e infrastrutturali che legano quella città industriale a Savona-Vado.

Unito da profonda amicizia con i suoi vecchi compagni di giochi e di studio, e con diversi intellettuali ed esponenti politici savonesi, tesse con loro, nel corso degli anni, un dialogo aperto su tutte le questioni sociali, economiche, politiche percepite dall'angolo visuale di un intellettuale progressista.

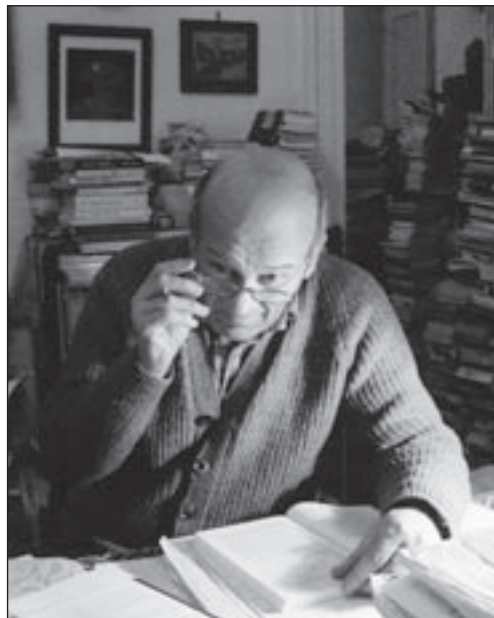
Una malattia improvvisa lo costringe alla resa alcuni mesi or sono a Torino, dove muore il 13 gennaio scorso. Per queste ragioni e per quelle esplicitate meglio nel ricordo del giornalista Renzo Stefanelli nell'articolo: "Luigi Figliolia, economista", che pubblichiamo di seguito, abbiamo ritenuto di ricordare questo nostro concittadino che ha lasciato al mondo della cultura un segno originale con le sue pubblicazioni, frutto di lunghi anni di studi e di ricerche e alla nostra città una preziosa collezione di ceramiche del '600, del '700, del '800 e di artisti del '900, donata alla civica pinacoteca. (m.l.p.)

Luigi Figliolia è morto il 13 gennaio a Torino. Lo abbiamo saputo più di un mese dopo: ci eravamo abi-

tuati ai suoi lunghi silenzi, ma questa volta durava più a lungo del solito. Nel suo vivere solitario non aveva smesso di frequentare le istituzioni culturali torinesi e noi lo incitavamo a fare ancora lavoro di ricerca. L'ultima volta ci aveva parlato di stanchezza, di propositi di ritirarsi a Savona. Qualche volta gli era capitato di intervenire in discussioni di politica economica e ne parlava volentieri con le persone con cui aveva avuto scambi e qualche possibilità di collaborare. Il suo franco parlare, talvolta caustico – ma ancor più la sua distanza dalla bassa cucina politica – lo avevano però gradualmente isolato.

Quando gli dicevamo che era un onore l'essere scansati da questo o quel personaggio, specie se aveva fatto della politica bottega, non ci stava troppo. Forse, alla fine, aveva mantenuto un rapporto sentimentale con un mondo politico – quello del Partito Comunista ma anche di certi esponenti del PSI – di cui rimpiangeva la disponibilità verso la cultura che era l'abito anche di chi poco la praticava.

Noi abbiamo incontrato Luigi Figliolia alla Cassa di Risparmio di Torino, di cui ha scritto e pubblicato la storia. Aveva curato libri importanti, come *Marx e Keynes*, e redigeva note congiunturali sull'economia regionale. Aveva collaborato a *Il Ponte*, la rivista fondata da Calamandrei. Nel 1987 ha pubblicato su MATECON, la rivista del Centro di Ricerche Economiche e Finanziarie (CREF), una monografia sulla riforma della legge ban-



27.

Luigi Figliolia.

caria. Era l'inizio di una collaborazione che è continuata per 20 anni. Fu collaboratore assiduo della rivista fino alla sua chiusura, dieci anni dopo.

Nel 1996 le Edizioni Liocorno, eredi di quelle del CREF, pubblicarono le sue *Parole della crisi* nella collana "Capire l'economia". Libro breve che testimonia, tuttavia, una vasta e articolata conoscenza dell'economia e degli economisti. Con una attenzione alla storia delle idee che si sono confrontate in questo campo della conoscenza. Venne da quell'esperienza la sollecitazione a contribuire a far conoscere gli economisti più trascurati dalla cultura italiana. Gli chiedemmo di cominciare da quel Vilfredo Pareto che, caposcuola e intellettuale di primissimo piano nell'Italia unita, è tuttora più conosciuto all'estero che in Italia.

La monografia, consegnata a *Storia Aperta* nel 2007, situa l'elaborazione delle teorie economiche e sociologiche del Pareto nella storia della società e della cultura dell'Italia. Un risultato che ha stimolato l'estensione del progetto ad altri economisti – non a caso *non soltanto economisti* ma anche protagonisti della politica e della cultura – come Luigi Sturzo, Oscar Sinigaglia, Pasquale Saraceno.

Due *ostracizzati*, Pareto per una scelta maturata nelle delusioni dell'Italia appena unita, Sturzo dalla Chiesa e dal fascismo – e due *adottati* come Saraceno e Sinigaglia, portati a campioni del capitalismo di Stato nell'Ita-

lia repubblicana. Far emergere il filo che lega epoche così distinte dell'Italia, economisti così diversi, è il proposito della pubblicazione che *Storia Aperta* ha in progetto entro l'anno.

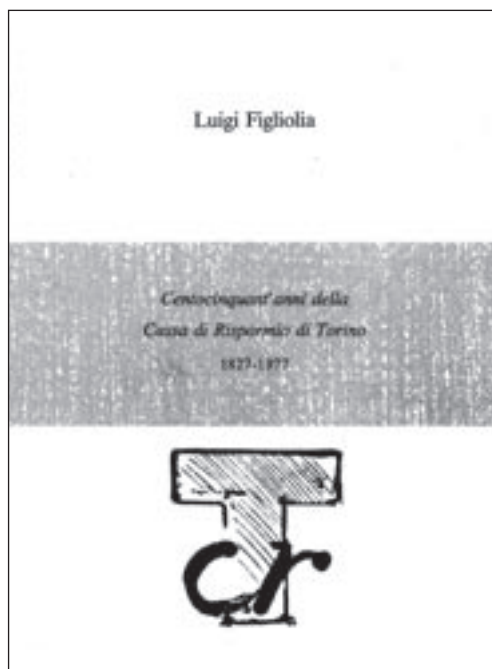
Luigi Figliolia si sentiva un ostracizzato dall'ambiente politico con cui aveva collaborato. Per certi aspetti, la sua protesta, pur dirigendosi verso alcuni dirigenti politici – da cui egli stesso però rimarcava la distanza – era in sostanza quella dell'intellettuale contro le beghe degli intellettuali che così spesso avallano la violenza del potere. Ricordava, a proposito del suo *Pareto*, che Torino che pur aveva molto ricevuto dal *regnicolo* Vilfredo Pareto, non gli aveva nemmeno intitolato una strada.

Criticava, come ci capita di fare anche a noi, lo svuotamento culturale che hanno subito le formazioni sociali e politiche a cui si sentiva di appartenere con la sua cultura e il suo lavoro.

La nostra ambizione di lavorare ancora con lui è stata stroncata. Dirgli *Grazie, Luigi* lo avrebbe fatto sorridere con ironia. Avrebbe preferito ricevere, anche da noi, più partecipazione e sostegno. Il non averlo potuto fare come avremmo voluto rende ancor più doloroso il distacco dall'onesto economista Luigi Figliolia.

Luigi Figliolia era nato a Cuneo nel 1940.

Renzo Stefanelli
giornalista



Sommario

Dalla rada di Vado Ligure, nel 1946, il primo esodo verso la palestina di alcune migliaia di ebrei europei scampati allo sterminio nazifascista	
Umberto Scardaoni	3
La questione arabo-israeliana	
Nicolò Scialfa,	4
Il contributo italiano alle navi dell'Aliyah Beth 1945-1948	
Achille Restelli	10
Da Vado Ligure alla Terra promessa	
Antonio Martino	18
Giuseppe Musso	
Antonio Martino	40
La storia è una disciplina fondamentale per costruire la convivenza sociale	
Carla Siri	48
Costituzione concreta	
Libero Vinciguerra	50
La riscoperta di una "grammatica" del sapere storico attraverso lo studio comparato di tutte le fonti e le ricerche sul '900	
Mario Lorenzo Paggi	52
Ricordo dell'artista Gigi Caldanano	
Pino Cava	58
Adesione del Comune di Cairo Montenotte al nostro Istituto	
	61
In memoria di Luigi Figliolia economista	
Renzo Stefanelli	62