

di Claudio Ernè

TRIESTE

Dodici milioni di euro. A settant'anni dall'affondamento del transatlantico Conte Verde, il nostro ministero dell'Economia e delle Finanze è stato condannato a risarcire con questa ingente somma il Lloyd triestino, già proprietario della nave. La somma verrà intascata dall'Italia Marittima, la società "erede" del Lloyd oggi controllata dagli investitori taiwanesi del Gruppo Evergreen. Una prima tranche di svariati milioni di euro, uscita dalle casse dell'erario italiano, è già finita nelle mani dei proprietari cinesi ai quali il Lloyd è stato ceduto nel 1998 dai nostri governanti. Il "tesoro", o meglio i documenti che attestavano le varie fasi della perdita del Conte Verde, erano nascosti tra le "carte" dell'archivio della società di navigazione ma nessuno dei manager italiani ne sospettava l'esistenza. Buio totale. I taiwanesi, una volta diventati padroni, hanno scoperto questi documenti; ne hanno intuito le potenzialità a livello giudiziario, si sono fatti avanti. E hanno vinto. Chi ha perso, forse è inutile dirlo, non è il ministero delle Finanze, ma tutti i cittadini italiani.

Ecco i dettagli di questo "regalo" a Taiwan. La clamorosa sentenza è stata pronunciata dai giudici della Corte d'appello di Roma che hanno ribadito nei giorni scorsi il giudizio del Tribunale civile della capitale: anzi lo hanno appesantito, aumentando l'entità del risarcimento portato dagli 8 milioni della sentenza di primo grado ai 10 milioni di euro di quella di

# Risarcito l'ex Lloyd Triestino Il Conte Verde vale 12 milioni

La causa persa dal governo italiano nei confronti della società in mano ai taiwanesi  
Il transatlantico affondato nel 1943 a Shanghai per non finire in mano ai giapponesi



Il Conte Verde a Venezia. Il transatlantico si autoaffondò nella baia di Shanghai il 9 settembre del 1943: l'Italia non voleva che finisse nelle mani dei giapponesi

appello. A questa cifra dovranno però essere affiancati almeno altri 2 milioni di interessi maturati fino a oggi dal giorno in cui la società di navigazione ha avviato la causa civile. Era il 2004 e la società armatrice era ricorsa ai giudici dopo aver inutilmente bussato alla porta del ministero delle Finanze. «Chie-

diamo i danni di guerra per la perdita del Conte Verde di cui siamo stati proprietari: tre leggi italiane, susseguitesi nel tempo, ci offrono questa possibilità. La domanda di risarcimento non è prescritta proprio per effetto di uno di questi provvedimenti». In effetti il Conte Verde non esiste più da 70 anni, da

quando su ordine del nostro governo si autoaffondò nella baia di Shanghai. Era il 9 settembre 1943, il giorno successivo all'annuncio dell'armistizio con gli anglo-americani. L'Italia, ormai sconfitta e in parte invasa, usciva dal conflitto e dall'alleanza con la Germania hitleriana e con il Giappone. E

proprio perché il transatlantico non finisse in mani nipponiche Roma ne ordinò l'autoaffondamento. Il comandante Edmondo Chinca incaricò i macchinisti di aprire le valvole e sul libro di bordo registrò l'ora del "suicidio" del transatlantico: erano le 7.30 del mattino. Sulla stessa pagina, con identica cal-

ligrafia, si legge la frase: «Viva l'Italia, viva il re». In quelle stesse ore Vittorio Emanuele terzo stava scappando verso il Sud con il primo ministro Pietro Badoglio e con altri generali. I soldati al contrario erano stati abbandonati al loro destino: senza ordini, lasciati in balia degli ex alleati tedeschi, fatti prigionieri e avviati ai lager. Anche l'equipaggio del Conte Verde finì in un campo di concentramento giapponese dove i marinai e gli ufficiali subirono maltrattamenti di ogni sorta. Lo scafo fu recuperato poco dopo e gli fu imposto il nuovo nome di Kotobuki Maru. La Marina giapponese pensava di farne un trasporto truppe o una portaerei ausiliaria, ma l'8 agosto 1944 un bombardamento aereo americano mise fine all'iniziativa. Ridotto a rottame, il transatlantico fu rimorchiato in Giappone per essere demolito. Nel 1951 venne restituito all'Italia - ma solo a livello documentale - e poco dopo iniziò la rincorsa ai danni di guerra.

Nei primi anni Novanta il Lloyd triestino ricevette come indennizzo 19 miliardi di lire e li investì, come voleva la legge, nell'acquisto della portacontainer Nuova Trieste. Lo Stato si impegnò anche a pagare gli interessi sulla cifra residua necessaria all'acquisto della portacontainer ma non rispettò questo impegno fino in fondo. Anzi si "scordò" presto di pagare. Ora invece di fronte alle due sentenze a esso sfavorevoli ha già versato parte del dovuto ai cinesi di Evergreen. Ma un nuovo "round" potrebbe svolgersi a breve davanti alla Corte di Cassazione.

# CULTURE

## L'anniversario

Cent'anni fa il transatlantico italiano affrontava la prima traversata atlantica: nella sua storia polemica, cambi di bandiera, il salvataggio degli ebrei, e infine l'autoaffondamento

# L'epopea del Conte Verde un secolo sugli oceani tra tifoni e risse politiche

### LA STORIA

Claudio Ernè

**P**rua a tagliare quasi verticale, due alberi, due fumaioli, scafo dipinto di nero e un aspetto che già alla prima occhiata denunciava l'origine britannica del progetto e della costruzione.

Si chiamava "Conte Verde" ed era un transatlantico italiano di cui le cronache si sarebbero occupate per quasi un secolo, anche quando il suo relitto era già stato smantellato e le lamiere di acciaio del suo scafo erano finite negli altiforni della "Mitsui", una delle più importanti aziende giapponesi.

Nella sua vita attiva non gli è stato risparmiato nulla: polemiche politiche, cambi di società e di rotte, un incidente gravissimo sulla costa cinese che lo fece incagliare e provocò tanti danni da costringerlo a rimanere per un anno fermo in cantiere. Ma anche il trasporto in Estremo Oriente di migliaia di ebrei in fuga dalle follie criminali naziste, una "fuga" fatta comunque pagare a caro prezzo dalla società armatrice che aumentò il costo dei biglietti. Poi l'autoaffondamento, il bombardamento aereo americano, le dure condizioni di vita imposte all'equi-

paggio dopo l'8 settembre dagli ex alleati giapponesi con un finale nelle aule di Giustizia nel 2015; da una parte il Governo italiano, dall'altra l'Italia Marittima, la società in mani cinesi, ultima erede del Lloyd triestino. Insomma un'epopea iniziata cent'anni fa, negli ultimi giorni dell'aprile del 1923, quando il "Conte Verde" affrontò per la prima volta la traversata atlantica, diretto da Genova a New York.

Era il suo viaggio inaugurale: lungo 180 metri, largo 23, nove di immersione, 22 mila cavalli di potenza che gli assicuravano una velocità di crociera di 19 nodi con un consumo particolarmente economico di carburante, solo 154 tonnellate di olio combustibile nelle 24 ore. Poteva imbarcare, secondo le società armatrici, prima il Lloyd Sabauda di Genova, poi il Lloyd Triestino, 410 passeggeri in prima classe, 201 in seconda e ben 1880 nei cameroni della terza. L'equipaggio era di 440 uomini. Due anni dopo il viaggio inaugurale, nel 1925, fu tolto dalla rotta Nord americana e destinato a quella meno prestigiosa che collegava l'Italia con l'Argentina, meta all'epoca di gran parte degli emigrati italiani. Nell'aprile del 1926 il primo episodio da ricordare.

A Genova si affrontano sul ponte di coperta due gruppi di

opposte tendenze politiche. Alcuni emigranti intonano a squarciagola "Giovinezza", la canzone inno del movimento fascista: altri passeggeri rispondono per le rime, cantando "Bandiera rossa".

Pugni chiusi, saluti romani, minacce, urla, tentativi di venire alle mani, forse qualcosa in più: il comandante interviene con energia e riesce a isolare i fascisti a prua, mentre gli altri, finiscono segregati a poppa, controllati dal primo ufficiale. Se lo scontro si fosse sviluppato ulteriormente i due gruppi di contendenti sarebbero stati sbarcati nel primo porto utile. La notizia dell'incidente, riferiscono le cronache, raggiunge la segreteria di Benito Mussolini, allora capo del governo.

Altri episodi di contrapposizione tra i passeggeri del "Conte Verde" non sono emersi anche perché le società armatrici, come il governo, dovevano all'epoca tutelare l'immagine dell'Italia a livello internazionale, un'Italia "pacificata" dai manganelli, dagli omicidi politici, dal carcere, dal confino per gli oppositori e dagli incendi di sedi di partiti, sindacati e giornali.

Del resto i transatlantici rappresentavano il "biglietto da visita" del regime di Mussolini che non lesinava finanziamenti agli armatori e ai proprietari dei cantieri navali. Solo per te-

La sua avventura si concluse nel 2015 in tribunale: da una parte l'Italia Marittima dei cinesi, dall'altra il Lloyd triestino

stare al "Conte Verde" l'ultimo transatlantico italiano costruito all'estero, gli spazi per i passeggeri furono più volte migliorati così come le prestazioni dei motori a turbina. Legni intarsiati, dipinti, mosaici, costarono più di 400 mila dollari dell'epoca. Furono costruite due piscine e anche i "bagni" della terza classe furono dotati di acqua corrente. I dissalatori producevano 50 mila litri d'acqua dolce al giorno, lo scafo era rinforzato e alcune scialuppe erano dotate di radio. Assieme al gemello "Conte Rosso" e al cugino "Conte Biancamano", ebbe un notevole successo di pubblico che apprezzava l'eccellente servizio di bordo e la cucina raffinata. Tra i passeggeri Carlos Gardel, Josephine Baker, Jules Rimet nella cui valigia durante la traversata atlantica era conservata la coppa d'oro da assegnate alla squadra vincitrice dell'edizione del Campionato del

mondo in calendario nel 1930 in Uruguay. Sulla stessa nave viaggiavano oltre a Rimet, la squadra rumena, imbarcatasi a Genova e quella francese.

Alla fine del 1932 il Conte passa dal Lloyd Sabauda a quello triestino che lo destina alla rotta Trieste, Venezia, Brindisi, Suez, Bombay, Singapore, Shanghai. Lo scafo non è più nero, è diventato bianco mentre i fumaioli vengono dipinti di giallo. Nel 1937, tra il primo e il 2 settembre il "Conte Verde" è nel porto di Hong Kong tra decine di altre navi quando le autorità annunciano che un tifone si sta per avventare sulla città. L'ordine è quello di trasferirsi dalle banchine e dalla rada verso Est in una baia ritenuta più riparata. Ma è una mossa sbagliata. Su Kowloon l'intensità del vento raggiunge i 60 nodi con raffiche che superano i 120. Onde enormi strappano gli ormeggi e il "Conte Verde" va alla deriva assieme alle altre navi ormai fuori controllo. Prima sperecona il piroscafo giapponese Asama Maru, poi si incaglia con le eliche letteralmente fuori dall'acqua. Stessa sorte per altre 13 navi arenate o affondate. Servono 20 giorni per farlo nuovamente galleggiare e per portarlo in bacino a Hong Kong dove la prua viene rabberciata in modo da consentire il ritorno a Trieste.

Il 10 giugno 1940, il giorno dell'entrata in guerra dell'Italia, il "Conte Verde" è a Shanghai. Non può rientrare in Italia perché sarebbe intercettato dalle navi britanniche e viene utilizzato saltuariamente per missioni umanitarie di scambio di civili. Il 9 settembre 1943, quando l'Italia rompe l'alleanza con Giappone e Germania, il comandante Edmondo Chinca ordina al direttore di macchina Guido Mayer di aprire le valvole di presa a mare e il Conte Verde si adagia sul fondale, sbandato sulla dritta. "Non ve la godrete la mia nave" afferma il comandante quando i giapponesi lo arrestano. E così fu nonostante i tentativi di riuso del "Conte" come trasporto truppe. —



Il transatlantico Conte Verde: il suo viaggio inaugurale fu da Genova a New York negli ultimi giorni di aprile del 1923

### FATTI & PERSONE

#### Addio a Harry Belafonte, il re del calypso

È morto il cantante, attore e attivista dei diritti civili statunitense Harry Belafonte. Aveva 96 anni. Era nato nel quartiere newyorkese di Harlem, da genitori giamaicani, il primo marzo del 1927. Celeberrimo il suo Banana Boat Song, che popolarizzò la musica caraibica e il calypso. Belafonte conobbe la gloria negli anni Cinquanta e fu in prima linea per le battaglie umanitarie e la lotta per i diritti