

**Figura 1** Copertina di una brochure promozionale Lloyd sabaudo. 1924. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

# **Il Lloyd sabaudo e la sua flotta nel panorama dei servizi transatlantici (1906-32)**

Maurizio Eliseo  
Storico navale

Il Lloyd sabaudo, società anonima di navigazione a vapore, nacque a Torino il 21 giugno 1906 con atto pubblico rogito del notaio Ernesto Torretta, su iniziativa di Edoardo Canali e Alessandro Cerruti. Il primo era un importante assicuratore torinese, ben noto nel settore marittimo, mentre il secondo era agente marittimo, armatore e imprenditore edile originario di Varazze (Eliseo, Piccione 2001, 54-5). Il capitale iniziale venne fissato in 24.000 azioni da 250 lire ciascuna, sottoscritto in parte dal ramo Aosta della famiglia reale dei Savoia, da cui il nome dato alla compagnia. Edoardo Canali, amministratore e azionista della Società di assicurazioni torinese Savoia, costituita nel 1896, era socio d'affari del Duca d'Aosta da lunga data. La maggior parte del capitale iniziale venne sottoscritto dalla Banca italiana di sconto e dal Banco di Roma, con la partecipazione di altri istituti di credito e assicurativi ligure, piemontesi e romani.

A riflettere il business dei suoi promotori, il Lloyd sabaudo ebbe anche un ramo assicurativo che sarebbe stato liquidato per il suo forte passivo nel 1912, motivo per il quale Canali dovette dimettersi (due anni più tardi fondò a Genova la Cassa navale e d'assicurazione, confluita nel 1970 nelle Assicurazioni generali) (Ogliari, Radogna 1975, 1333).

Come tutte le società di navigazione europee che esercivano le linee passeggeri tra i porti italiani e le Americhe, anche il Lloyd sabaudo fece la sua fortuna grazie al forte flusso migratorio generato dagli italiani a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, quando nacquero le prime grandi concentrazioni armatoriali nazionali e numerose compagnie straniere aprirono i loro servizi regolari dai porti della penisola.

Il 1881 vide la fusione delle due più grandi e moderne flotte di navi di linea sotto il tricolore del tempo, quella dei palermitani Vincenzo e Ignazio Florio e quella del genovese



Raffaele Rubattino, che insieme diedero vita al colosso della Navigazione generale italiana (Giulianelli, *infra*). Dieci anni dopo iniziarono a competere con essa numerosi vettori stranieri: le potenti società con sede a Marsiglia come la Compagnie française de navigation à vapeur, Cyprien Fabre & Compagnie (meglio nota come Fabre line) e la Société générale des transports maritimes, le compagnie anseatiche Norddeutscher Lloyd di Brema e Hamburg-Amerika Linie di Amburgo e le britanniche Anchor line, Cunard line, Prince line e White Star line (Gropallo 1958, 190-1).

Le prime statistiche riguardanti gli emigranti che lasciavano la penisola risalgono al periodo 1869-76, redatte da Leone Carpi con l'ausilio delle Prefetture; dunque, il numero di quanti partirono prima di tale data per cercare fortuna nelle 'Meriche' è approssimativo (Rinauro 2010, 395). A essi va aggiunto un numero importante di migranti che partivano da Trieste o Fiume, al tempo sotto il dominio asburgico. È noto però che tra il 1880 e il 1915 approdarono negli Stati Uniti quattro milioni di italiani, mentre altri quattro, provenienti principalmente dalle regioni del nord Italia si imbarcarono nel medesimo lasso di tempo per l'America Latina (Bonsor 1955, 111, 167, 373, 469).

In questo più ampio panorama socio e geopolitico, le motivazioni della nascita del Lloyd sabaudo vanno ricercate in una improvvisa quanto favorevole congiuntura. Nell'aprile del 1906, appena tre mesi prima dell'atto fondativo della compagnia, Firenze ospitò la prima conferenza internazionale che riunì i rappresentanti delle società di navigazione coinvolte nel trasporto di emigranti dall'Italia al nord America con l'obiettivo di trovare un accordo per regolamentare sia le partenze che le tariffe e ridurre così concorrenza tra i vettori rivali. L'incontro prese il nome di Mediterranean conference e fu la prima

di una serie promossa dal governo italiano al fine di favorire gli armatori nazionali (Murken 1922, 197-8). Fino a quel tempo la presenza nel lucroso business del trasporto emigranti era in gran parte in mano straniera, con la partecipazione di poche società nazionali, principalmente la Navigazione generale italiana e La Veloce, Società di Navigazione a vapore (Ogliari, Radogna 1975-77, 879-80; *La Navigazione generale italiana* 1906, 9).<sup>1</sup>

Le due società avevano già tentato durante le Atlantic Conference di Parigi del 1889 e del 1901 di ottenere delle quote del mercato più significative, ma senza successo, complice l'acquiescenza delle politiche dei governi di Francesco Crispi nei confronti di altri paesi europei (Saja 2019, 118-20, 132). A Firenze venne invece stabilito che, su 214 partenze programmate nel 1907 verso il nord America, 64 fossero concesse a Navigazione generale italiana e La Veloce (Caparelli 2007, 87-9).

L'accordo internazionale prevedeva inoltre che le quote a disposizione degli armatori battenti il tricolore aumentassero gradualmente nel biennio successivo, fino a raggiungere il 59% nel 1909. A conclusione dei lavori le società estere a spartirsi i rimanenti viaggi sarebbero state le britanniche Anchor line e White Star line, la francese Fabre line e le tedesche Norddeutscher Lloyd e Hamburg-Amerika Linie. Tra le escluse vi fu invece la Prince line, che aveva sede a North Shields, sulla foce del fiume inglese Tyne. È a questo punto che intervenne Alessandro Cerruti, suo agente marittimo in Italia, che si propose di acquistare per il mercato emigratorio italiano le due nuove navi che la società inglese aveva in costruzione.

Si trattava dei transatlantici gemelli *Piedmontese Prince* e *Sardinian Prince*, entrambi ordinati al cantiere Sir James Laing & Sons di Glasgow. Solo grazie a queo sta mossa la nuova società voluta da Canali e Cerruti

<sup>1</sup> Atto notarile di costituzione delle società anonima Navigazione generale italiana Società riunite Florio e Rubattino, Roma, 1881 in Fondazione Ansaldi, ASA FS. b. 2, 22.

avrebbe potuto dotarsi di una flotta ‘istantanea’ per rispettare gli accordi della Mediterranean conference. All’ordine per le due unità si aggiunse quello di una terza

gemella, il *Principe di Piemonte*, mentre *Piedmontese Prince* e *Sardininan Prince* assunsero i nuovi nomi di *Re d’Italia* e *Regina d’Italia*.

## 1 I primi transatlantici del Lloyd sabaudo: dal *Re d’Italia* al *Conte Rosso* (I)

Il *Re d’Italia* fu la prima nave del Lloyd sabaudo. Scese in mare il 22 dicembre 1906 e il 21 marzo successivo lasciò Sunderland per il viaggio di consegna a Genova. Si trattava di un pirocafo da 5.204 tonnellate di stazza lorda e lunghezza fuori tutto pari a 134,3 metri. Era dotato di due macchine a vapore a triplice espansione prodotte dalla ditta Clark di Sunderland, capaci di sviluppare 5.200 cavalli indicati che imprimevano alla nave una velocità di servizio di 14,5 nodi. A fronte di una modesta prima classe, capace di ospitare 63 passeggeri in 21 cabine poste nella sovrastruttura a centro nave, nei cameroni vi erano cuccette per oltre 1.300 emigranti (Eliseo, Piccione 2001, 55) [fig. 1].

Il 4 aprile 1907 si tenne nel porto di Genova, a Ponte dei Mille, la solenne «Inaugurazione della linea di Navigazione del Lloyd sabaudo con la partenza del primo pirocafo *Re d’Italia* all’Augusta presenza delle LL.AA.RR. Il Duca e la Duchessa di Genova e il Principe di Udine».<sup>2</sup>

Il mese successivo entrò in linea anche la gemella *Regina d’Italia*, seguita dall’ultima unità del terzetto, il pirocafo *Principe di Piemonte*, che venne consegnato nel giugno successivo.

Come previsto dagli impegni sottoscritti durante la Mediterranean conference, oltre alle tre gemelle per la rotta del nord America il Lloyd sabaudo dovette dotarsi

anche di due transatlantici per i collegamenti con l’America Latina. Vennero ordinati sempre in Scozia, ma al cantiere Barclay, Curle & Co. di Glasgow. Il primo, al quale venne imposto il nome di *Tomaso di Savoia*, salpò da Genova per i porti del Brasile e del Plata il 12 novembre e, sulla medesima rotta, il 19 dicembre 1908 lo seguì il *Principe di Udine* (Eliseo, Piccione 2001, 57).<sup>3</sup>

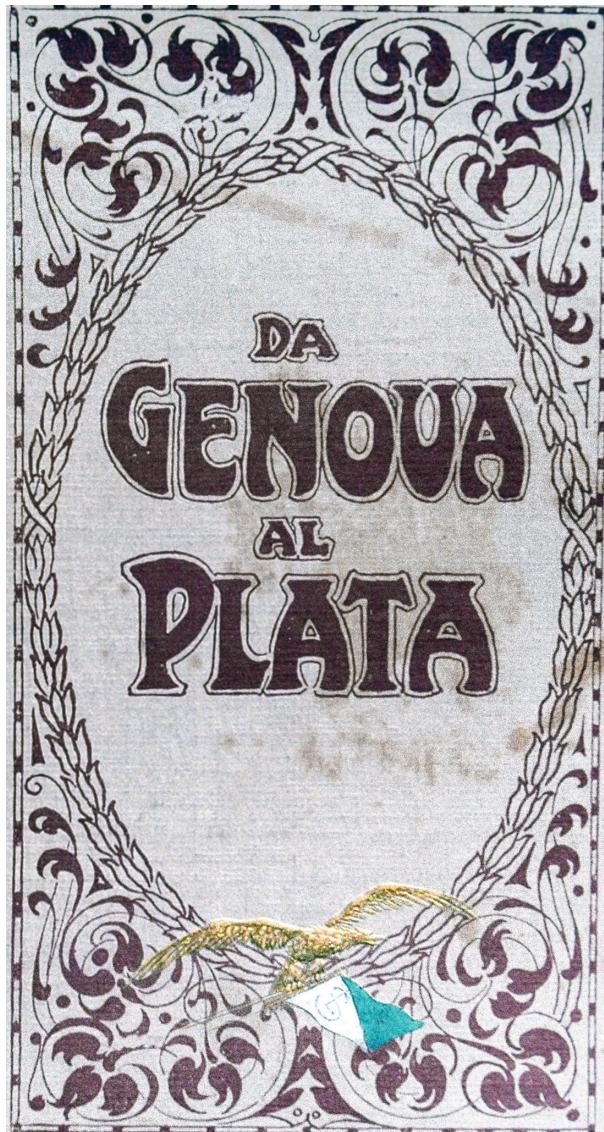
Queste due unità per il sud America avevano caratteristiche superiori alle navi consociali destinate alla linea verso gli Stati Uniti. Le navi pensate per i collegamenti tra il Mediterraneo e l’America Latina attraevano infatti un numero maggiore di passeggeri benestanti, sia figli di immigrati italiani di prima generazione, arricchitisi dopo il loro trasferimento, sia famigliari che raggiungevano i loro parenti o che tornavano in visita in madre patria.

*Tomaso di Savoia* e *Principe di Udine* avevano sistematizzazioni divise in tre classi, 97 posti in prima, 150 in seconda e 1.200 emigranti. La prima classe era particolarmente ampia e dotata di un certo lusso (Eliseo, Piccione 2001, 55-7) [figg. 2b-e].

Queste due unità si sarebbero rivelate ben presto le più redditizie a causa della recessione che colpì gli Stati Uniti dal maggio 1907 in poi. Quell’anno gli italiani che presero imbarco verso il Nuovo Mondo furono ancora numerosi: se ne contarono 241.144, ma già l’anno seguente

2 AIL, Invito all’inaugurazione.

3 In occasione dell’entrata in servizio del *Principe di Udine* il Lloyd sabaudo diede alle stampe, per i tipi della Richter & Co di Napoli, un raffinato album intitolato *Da Genova al Plata. Quindici giorni sul Principe di Udine. Note di un vero viaggiatore* [fig. 2a]. Al testo di Wladimiro Perosio, in forma di diario giornaliero, si alternano i capilettera e i fregi ad acquerello monocromatico e le tavole a colori, applicate su cartoncino, firmati da Aurelio Crafonara.



**Figura 2a** Aurelio Craffonara, brochure pubblicitaria Lloyd sabaudo del servizio da Genova al Plata sul piroscafo *Principe di Udine*. 1909.  
AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

erano scesi a 65.910 (Ministero delle finanze 1908; 1909) e soprattutto vi era un consistente numero di riflusso inverso dagli USA (causato dalla crescente disoccupazione industriale), non regolamentato dalla Mediterranean conference. Dopo laboriose discussioni, l'8 febbraio 1908 venne siglato a Parigi un nuovo accordo tra le compagnie di navigazione che detenevano ancora la patente di vettore per i migranti italiani; in quella occasione le società nazionali riuscirono ad accaparrarsi il 49,13% del traffico verso il nord America e del 49,48 di quello di ritorno (Murken 1922, 227-30).

Questo accordo, assieme a robuste ristrutturazioni societarie e finanziarie, permise agli armatori, tra i quali il Lloyd sabaudo, di sopravvivere al grave quanto repentino turbamento dell'industria statunitense del 1907: se il bilancio societario del 1908 presentava un passivo di 274.230 lire, quello dell'anno seguente presentava una netta ripresa, con un utile di 637.586 lire.

Nel 1908 l'acerrima rivale del Lloyd sabaudo, la Navigazione generale italiana (NGI), per sopravvivere alla crisi dei noli aveva rinunciato all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati dal governo di Roma e quest'ultimo bandì delle nuove aste. Quella del 23 ottobre 1909 vide il Lloyd sabaudo aggiudicarsi i servizi di linea nel Meridione, in attesa di una nuova legge, la 306 del 13 giugno 1910, che portò alla creazione della Società nazionale di servizi marittimi nel cui consiglio di amministrazione sedeva Cerruti, con capitale misto pubblico e privato (Ogliari, Radogna 1975, 885-7; Ministero della Marina 1914, 32-3).

Fu questo il primo contratto importante tra la Società e i grandi gruppi finanziari pubblici Credito navale e Banca commerciale italiana e il Governo. L'anno seguente, con lo scoppio delle ostilità tra Italia e Turchia, *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* furono noleggiati allo Stato e convertiti presso l'Arsenale di La Spezia in navi ospedale. Il generoso compenso pattuito fu di 2.750 lire al giorno a piroscafo per il nolo oltre al contributo di altre 1.000 lire per

paghe e costi vivi dei 13 ufficiali e 116 membri di equipaggio civile della compagnia per ciascuna nave.

A fare da controaltare alle entrate permesse dal noleggio, il bilancio ‘di guerra’ del 1912 del Lloyd sabaudo vide un deficit di oltre un milione e centomila lire del comparto assicurativo, che portò alla soppressione del medesimo e alla riduzione del capitale sociale da 12 a 9,03 milioni di lire, con una conseguente svalutazione delle azioni da 250 a 200 lire ciascuna. L’infuocata assemblea degli azionisti dell’aprile 1913 chiese e ottenne le dimissioni non solo di Edoardo Canali ma pure dell’intero consiglio di amministrazione.

L’ottobre del 1913 vide l’assunzione come direttore generale del Lloyd sabaudo del marchese Renzo Durand De La Penne, figura chiave nel grande programma di espansione societario messo in atto alla vigilia della Prima guerra mondiale, che portò a un vero cambio di rotta (Romani 1988). De La Penne credeva nella forte espansione del mercato transatlantico, volendosi invece disimpegnare da quello sovvenzionato delle linee in Mediterraneo, un po’ come aveva già fatto la Navigazione generale italiana, che stava pensando a una nuova grande flotta transatlantica, fatta di navi moderne e imponenti.

De la Penne si rivolse all’amico Guglielmo Marconi, che aveva conosciuto alcuni anni prima quando lo scienziato si recò in America Latina a bordo del piroscafo *Principessa Mafalda* del Lloyd italiano, del quale de la Penne era al tempo al comando (Romani 1988, 19-23).

Marconi si lasciò convincere ad assumere la presidenza del Lloyd sabaudo e convinse William Beardmore, proprietario dell’omonimo cantiere scozzese a Dalmuir, a costruire un grande transatlantico per il Lloyd sabaudo, partecipando in cambio ai dividendi della società italiana, del cui consiglio di amministrazione entrò a far parte (Johnston 1991, 119, 125). La necessità di rivolgersi alla grande industria navale britannica era ineluttabile: la Navigazione generale italiana era legata da ragioni politiche e finanziarie al cantiere Ansaldo, unico al tempo

della penisola a essere in grado di costruire una grande nave di linea, oltre al cantiere di Monfalcone, che era però di proprietà della famiglia Cosulich assieme all’omonima compagnia con sede a Trieste (Giulianelli, *infra*).

La vendita nel gennaio del 1914 del *Principe di Piemonte* alla compagnia inglese Uranium steam ship navigation co. e l’emissione di 3.720.000 lire di nuove azioni sottoscritte dallo stesso Sir William garantirono i fondi per mettere in cantiere il *Conte Rosso*, il cui contratto di costruzione venne siglato il 26 marzo 1914 (Eliseo, Piccione 2001, 67). La costruzione dovette però essere presto sospenduta per lo scoppio delle ostilità. Una soluzione di comodo per gli interessi comuni di cantiere e armatore venne raggiunta il 6 ottobre 1916 quando l’ammiragliato britannico accettò di acquistare scafo e macchine in costruzione del *Conte Rosso* e ordinarne il completamento come portaerei. Varato con il nuovo nome di *HMS Argus* nel dicembre 1917, l’ex-*Conte Rosso*, invece di diventare l’ammiraglia del Lloyd sabaudo, sarebbe passato alla storia come la prima portaerei a ponte continuo del mondo.

La Prima guerra mondiale causò un mutamento radicale del mondo occidentale e nei fenomeni migratori. Il Congresso statunitense promulgò nel 1917 il Literacy test e nel 1921 il più restrittivo Quota act che avrebbe praticamente chiuso i confini ai migranti italiani (Sori 1979, 211, 391, 421, 496). A seguito di questi provvedimenti si registrò una repentina riduzione dell’emigrazione verso gli Stati Uniti a favore di quella verso il sud America. Le società di navigazione, già logorate dalle ostilità, si trovarono in una situazione assai grave. Se la Navigazione generale italiana poteva contare sulle sovvenzioni governative di Roma, per gli accordi finanziari legati al fatto che le sue nuove navi sarebbero entrate a far parte del naviglio ausiliario dello Stato in caso di un nuovo conflitto, non era invece così per il Lloyd sabaudo, che beneficiava soltanto delle sovvenzioni per il trasporto intercontinentale della posta. Oltretutto la svalutazione della lira rispetto alla sterlina e l’aumento del costo di materiali e



Figure 2b-e

Aurelio Crafonara, illustrazioni  
dalla brochure pubblicitaria Lloyd  
sabaudo del servizio da Genova al Plata  
sul piroscafo *Principi di Udine*, 1909.  
AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste





**Figura 3** Aurelio Crafonara, manifesto pubblicitario Lloyd sabaudo del servizio verso l'Australia del piroscafo *Regina d'Italia*. 1925. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

manodopera nel Regno Unito post-bellico avrebbero reso virtualmente impossibile realizzare un grande transatlantico come il *Conte Rosso*. Intervenne questa volta il governo di Londra, che sovvenzionò la costruzione del *Conte Rosso* e di un gemello, il *Conte Verde*, con 600.000 sterline (Johnston 1991, 21).

## 2 L'emergenza del primo dopoguerra e lo sviluppo della flotta dei *Conti*

Durante la Grande guerra, il Lloyd sabaudo noleggiò la sua flotta al Governo per le esigenze belliche. *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* furono nuovamente convertiti in navi ospedale. Dal marzo 1918 trasportarono le truppe statunitensi verso l'Europa e, al termine delle ostilità, provvidero al loro rimpatrio, che si concluse nei primi mesi del 1919. Avrebbero ripreso il servizio di linea con il nord America nella primavera quell'anno e vi rimasero fino all'aprile del 1921, quando vennero trasferiti alla linea del sud America. Gli ultimi anni della loro carriera, prima di essere demoliti a Genova, li trascorsero tra il 1925 e il 1928 sulla rotta Genova-Sidney [fig. 3].

Durante il conflitto *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* sarebbero stati sostituiti sulla linea di New York da *Tomaso di Savoia* e *Principe di Udine* [figg. 4-5].

Per far fronte alle ingenti richieste di noli a scopo militare dagli Stati Uniti, nel febbraio 1915 il Lloyd sabaudo deliberò l'acquisto di tre piroscafi da carico sul mercato dell'usato. Nell'estate dell'anno successivo ottennero altre tre unità cargo più grandi e moderne, e due ancora nel 1917. Quell'anno vide anche le prime unità della compagnia perdute per cause belliche: l'8 giugno il *Valdieri* venne silurato e affondato da un sommergibile tedesco e lo stesso accadde il 23 ottobre al *Capodimonte*, mandato a fondo dai siluri austriaci.

Nel 1915 il Lloyd sabaudo promosse inoltre la creazione di un nuovo cantiere navale a Taranto, assieme

all'imprenditore Franco Tosi di Legnano. Per il Lloyd sabaudo, nel 1923, questi realizzò i due grandi piroscafi da carico *Principessa Maria* e *Principessa Giovanna*, i quali, un paio di anni dopo, furono trasformati in navi miste per il trasporto di carico e passeggeri (con l'aggiunta di un secondo fumaiolo posticcio): entrambi faranno servizio in linea sudamericana fino all'entrata in guerra dell'Italia (Eliseo, Piccione 2001, 85; Gropallo 1958, 310; Bonsor 1955, 462).

Il 1915, grazie soprattutto alle necessità belliche, fu un anno di grande crescita per il Lloyd sabaudo. Il 28 dicembre il capitale era stato incrementato a ben 15 milioni di lire, suddiviso in 75.000 azioni da 200 lire ciascuna (e crebbe di nuovo nel 1916, raggiungendo i 20 milioni e i 25 nel 1917). In quell'anno la capacità di trasporto delle navi della Società si attestava a ben 6.664 posti, dei quali 5.627 per emigranti. In virtù di questo dato esso risultava dunque la seconda compagnia di navigazione della penisola, dopo la Navigazione generale italiana.

Al termine della Grande guerra le società di navigazione italiane impegnate sulle rotte transatlantiche si trovarono in un difficile momento di crisi economica e di incertezza. I loro colossi del mare, ordinati alla vigilia del conflitto, erano in forse e la ripresa dei servizi di linea in grandi incertezze (Eliseo, Piccione 2001, 60-1). Nella speranza di poterle sostenere in un momento così difficile, il governo italiano decise di affidare loro in regime agevolato le navi requisite dai paesi usciti sconfitti. I tre più grandi transatlantici tedeschi requisiti, *Fürst Bismarck*, *Moltke* e *König Albert* andarono rispettivamente alle tre principali compagnie italiane. Il primo andò alla Cosulich line con il nuovo nome di *San Giusto*, il secondo al Lloyd sabaudo con quello di *Pesaro* e il terzo alla Navigazione generale italiana, dopo essere stato ribattezzato *Ferdinando Palasciano*. Il *Pesaro* effettuò il suo primo viaggio di linea sotto bandiera italiana il 23 aprile 1919, quando salpò da Genova per New York. Continuò il suo servizio per il Lloyd sabaudo fino all'arrivo del nuovo *Conte Rosso*. Posto

quindi in disarmo, venne venduto e avviato alla demolizione in un cantiere di La Spezia nel maggio del 1925.

Il 10 febbraio 1921 alla presenza di Guglielmo Marconi, madrina la moglie del direttore generale del Lloyd sabaudo marchese Castiglioni, il *Conte Rosso* venne felicemente varato. Il 29 marzo dell'anno successivo salpò per il viaggio inaugurale a Buenos Aires con a bordo molte autorità, tra cui gli stessi De La Penne e Beardmore, entrambi soddisfatti di quella straordinaria nave, acclamata dalla stampa internazionale come la più moderna e lussuosa costruita dopo il conflitto. La sontuosa prima classe venne progettata dai fratelli Coppedè di Firenze, che erano stati introdotti nel settore dell'arredamento navale da Alessandro Cerruti, il quale li conosceva molto bene per aver lavorato a numerosi edifici da essi progettati assieme alla sua società Ferrobeton, a cominciare dalla ricostruzione post terremoto di Messina. Il 21 ottobre 1922 il *Conte Verde*, madrina Maria Cristina Marconi, scese dallo scalo e il successivo 21 aprile salpava da Genova per il viaggio inaugurale, diretto però a New York.

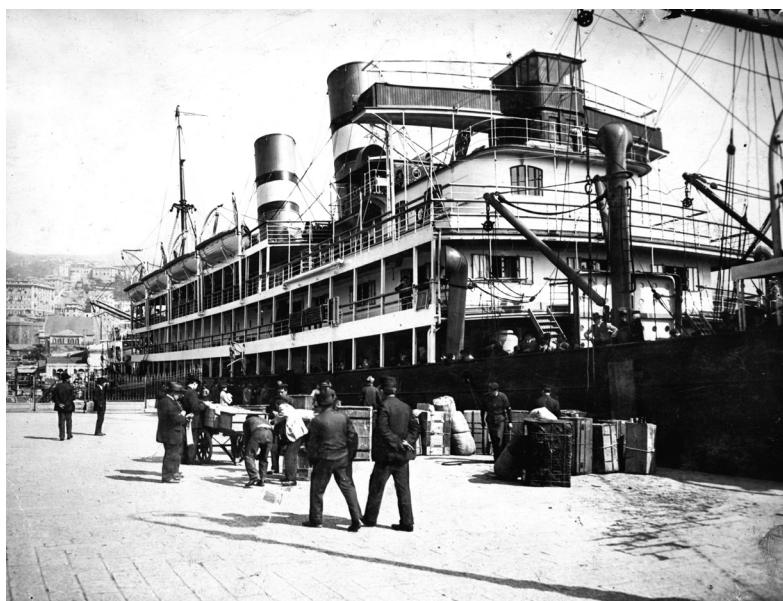
I due *Conti*, interamente progettati e costruiti in Scozia per essere utilizzati indifferentemente sulle rotte del nord o del sud America, si differenziavano dal progetto anteguerra principalmente per la poppa a clipper anziché a incrociatore e per la propulsione su due eliche invece che su quattro, indice questo dei progressi fatti nel rendimento della propulsione a vapore, accelerati anche dalle esigenze belliche.

Il terzo della serie, il *Conte Biancamano*, prima vera città galleggiante a battere il tricolore, si rivelò anche l'ultimo transatlantico italiano costruito all'estero [fig. 3]. Il contratto di costruzione della celebre nave venne stipulato dal Lloyd sabaudo nel maggio 1924, sempre con il socio Beardmore. L'unità era una versione da 24.500 tonnellate del *Conte Rosso* e *Conte Verde*. Nel solco della tradizione dei nomi sabaudi, la nave rendeva omaggio al primo principe di casa Savoia, Umberto I conte di Moriana, detto il 'Biancamano' per il colore candido delle sue mani.



**Figura 4**

Operazioni d'imbarco a Genova  
sul piroscafo *Tomaso di Savoia*, 1910 circa.  
Positivo su lastra di vetro, 24 × 30 cm.  
AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste



**Figura 5**

Operazioni d'imbarco dal ponte Federico Guglielmo  
(ora Ponte dei Mille) a Genova, sul piroscafo  
*Tomaso di Savoia*, 1920 circa. Positivo su lastra di vetro,  
24 × 30 cm. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

L'opzione per la gemella prevista da tale contratto non sarebbe poi stata esercitata per le pressioni del governo italiano di favorire la cantieristica nazionale e il gemello *Conte Grande* sarebbe stato costruito pochi anni dopo al Cantiere San Marco di Trieste.

Tra i primati ascrivibili al cantiere vi fu il tempo record di costruzione della nave dall'impostazione della chiglia (giugno 1924) alla consegna (7 novembre 1925) e l'installazione a bordo del più grande apparato motore a turbina a duplice riduzione.

Varato il 23 aprile 1925, madrina la marchesa Giulia Morcaldi De La Penne, il transatlantico *Conte Biancamano* entrò in servizio come da programma sulla Genova-New York il 20 novembre dell'anno successivo, rivelandosi subito una nave di gran classe che, amata dalla clientela internazionale, avrebbe navigato sotto il tricolore (eccezion fatta per il periodo bellico) per ben 35 anni.

L'ultima delle 'città galleggianti' italiane degli anni Venti fu il *Conte Grande* (Eliseo, Ernè 2009, 48). Per rispettare la richiesta del governo italiano di non rivolgersi più a cantieri stranieri, il Lloyd sabaudo dovette piazzare l'ordine al Cantiere San Marco di Trieste. Questo cantiere non aveva grande esperienza nella costruzione di grandi navi di linea passeggeri e si decise dunque di costruire una quasi replica del *Conte Biancamano*. Questa decisione avrebbe ridotto i tempi di costruzione e i costi, rendendo oltretutto il *Conte Grande* omogeneo con gli altri tre conti già in esercizio, ma conferendo alla nave un aspetto tipicamente britannico.

Il *Conte Grande* fu impostato il 24 ottobre 1926 e battezzato il 29 giugno dell'anno successivo dalla Duchessa d'Aosta. Il 17 febbraio 1928 la nuova ammiraglia della compagnia partì dal Ponte dei Mille di Genova diretta a New York, dimostrando la potenza raggiunta dal Lloyd

sabaudo nel panorama marittimo del tempo [fig. 6].

Il 1928 fu un anno di grandi cambiamenti nel settore dell'armamento italiano. La Cosulich line di Trieste, unico grande rivale di Navigazione generale italiana e del Lloyd sabaudo, chiudeva l'esercizio con una perdita record che sfiorava i 214 milioni di lire, principalmente a causa della contingenza economica negativa del periodo, della contrazione dei traffici migratori e dell'onere finanziario per la recente costruzione delle sue ammiraglie *Saturnia* e *Vulcania*, costruite fra l'altro in epoca di forte inflazione della lira.

Si fece avanti il Lloyd sabaudo che, tramite il sostegno finanziario della Banca commerciale italiana, acquistò un terzo del gruppo triestino. Renzo Durand de La Penne e Alessandro Cerruti entrarono così a far parte del consiglio di amministrazione della Cosulich, e con un peso fondamentale (Eliseo 2017, 30-2). L'accordo tra Lloyd sabaudo e Cosulich parve al tempo poter arginare la nazionalizzazione delle società marittime che il governo stava già contemplando con il placet della Navigazione generale italiana, fortemente indebitata, mentre le altre due compagnie lo osteggiavano apertamente, concedendo in cambio di sottomettersi a un accordo voluto dal ministro delle comunicazioni Costanzo Ciano (al quale spettava anche il dicastero della Marina mercantile) noto come 'accordo di pool' (Piccione 2013, 63). Questo prevedeva, a far data dal 1° luglio 1928, il coordinamento dei servizi, delle partenze e dei prezzi di passaggio delle tre grandi società nazionali, al fine di fronteggiare assieme la concorrenza dei vettori stranieri, in un momento di contrazione dei noli transatlantici, che avrebbe avuto il suo culmine con il crollo di Wall Street dell'ottobre del 1929, quando le economie occidentali entrarono in profonda recessione.

### 3 Dall'accordo di pool alla nazionalizzazione: le 'frecce dei mari' e l'ultimo Conte

L'accordo di pool fu, almeno inizialmente, un ripiego rispetto al desiderio espresso da Costanzo Ciano di creare un'unica società transatlantica italiana, il Lloyd littorio, la cui formazione era stata discussa per la prima volta a Genova nell'aprile del 1927. L'occasione per far sedere al tavolo delle trattative Lloyd sabaudo e Navigazione generale italiana si era presentata allorché entrambe avevano chiesto ingenti finanziamenti per la costruzione di due navi dai requisiti superlativi, che potessero competere per dimensioni, lusso e velocità con i migliori transatlantici stranieri, cosa fortemente voluta per ragioni di prestigio internazionale dal governo (Piccione 2013, 54-5).

Le posizioni di Lloyd sabaudo e Navigazione generale italiana erano agli antipodi. Alessandro Cerruti e Renzo Durand de la Penne proposero la costituzione di una società anonima privata, con il 50% del capitale in azioni e il 50% in obbligazioni, oltre a un finanziamento pubblico di 300 milioni per la costruzione di due supertransatlantici gemelli da circa 45.000 tonnellate di stazza, capaci di raggiungere i 33 nodi di velocità massima per potersi aggiudicare il Nastro azzurro, vale a dire il record mondiale sulla prestigiosa rotta dall'Europa al nord America. Dai disegni del tempo si evince che le due turbonavi avrebbero avuto una lunghezza tra le perpendicolari pari a 227,6 metri e posti per 1.631 passeggeri, distribuiti in quattro classi. I nomi ventilati al tempo da Costanzo Ciano per le due 'frecce dei mari' furono *Dux* e *Rex*. Gli amministratori delegati della Navigazione generale italiana, convinti di avere il totale appoggio governativo, insistettero invece per avere il controllo amministrativo e finanziario della nuova società, relegando di fatto Lloyd sabaudo e Cosulich line a quello di società controllate.

Agli incontri Cosulich e Lloyd sabaudo avevano espresso la loro totale identità di vedute. Antonio Cosulich e Renzo Durand de la Penne nel giro di due anni portarono al risanamento della Società triestina e del cantiere di Monfalcone (ottenendo numerose commesse anche straniere), anche se presto non avrebbero potuto sfuggire alle mire accentratrici del governo Mussolini.

Nella relazione agli azionisti del 18 aprile 1929 il Lloyd sabaudo scriveva:

Il secondo semestre dell'esercizio 1928 si è svolto sotto il nuovo regime che governa attualmente l'esercizio delle grandi linee Transatlantiche da passeggeri, cioè sotto l'accordo [di pool, nda] desiderato dal nostro Governo, e che si è potuto raggiungere attraverso difficoltà e trattative laboriose, guidate da S.E. il Ministro Ciano, fra la Navigazione generale italiana, la Società Cosulich e la Nostra, per l'esercizio ordinato e solidale delle due linee del Nord e Sud America [...]. Noi abbiamo portato alla conclusione di questo accordo tutta la nostra buona volontà e spirito di sacrificio, ossequienti, come sempre, ai desideri del nostro Governo, ed ora siamo lieti che con esso sia dimostrato come la collaborazione, la buona armonia, la solidarietà di interessi fra le Compagnie e lo stesso fronte unico si possano raggiungere colla semplice fusione dei traffici, senza aver bisogno di ricorrere alla fusione delle Compagnie stesse, i cui organismi, finché sani e bene funzionanti, noi siamo fermamente d'avviso, sia nell'interesse della Nazione di gelosamente conservare. Si è perciò che il Vostro Consiglio di amministrazione ha sempre creduto suo dovere di resistere contro ogni proposta di fusione con altre Società.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> AIL, Relazione agli azionisti del Lloyd sabaudo, 18 aprile 1929.

A riprova della salute economica del Lloyd sabaudo l'analoga relazione agli azionisti del 23 aprile 1931 così annunciava:

Quanto alla nostra importante partecipazione nella Cosulich, siamo lieti di poterVi affermare che il suo risanamento e quello di tutte le aziende da essa dipendenti o controllato è ormai compiuto. Infatti, la Cosulich ha posto in atto il programma annunciato di liberare l'Azienda da interessi estranei alla navigazione e chiude il proprio bilancio con un utile.<sup>5</sup>

Il 3 marzo 1928 il Lloyd sabaudo indisse una gara d'appalto per la costruzione del quinto *Conte*, dopo aver ottenuto la promessa dall'Istituto italiano di credito navale di un prestito di 150 milioni di lire, da restituire in quindici anni senza interessi (Eliseo 1999).

A disposizione dei cantieri venne messa una specifica tecnica con le caratteristiche principali dell'unità: 2.200 passeggeri, 25 nodi di servizio e 45.000 tonnellate di stazza lorda. Anche l'unità della Navigazione generale italiana (che avrebbe beneficiato del medesimo prestito) avrebbe avuto caratteristiche analoghe, in modo da mantenere insieme il servizio settimanale sul grande espresso Genova-New York, rispettando così le clausole dell'accordo di pool.

Circa il nome dell'unità, non vi furono dubbi sul fatto che dovesse perpetuare l'omaggio alla casa reale e la tradizione dei *Conti* e già un opuscolo del 1929 riporta un disegno artistico della nuova costruzione chiamandola 'il quinto conte'.

Il contratto di costruzione della nave venne infine assegnato al Cantiere San Marco di Trieste e siglato il 28 dicembre 1929. Sulla scelta pesò la recente acquisizione del controllo azionario del gruppo Cosulich, che deteneva una



Figura 6 Giuseppe Riccobaldi, manifesto pubblicitario Lloyd sabaudo. 1927.  
AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

<sup>5</sup> AIL, Relazione agli azionisti del Lloyd sabaudo, 23 aprile 1931.

cospicua quota del cantiere. In origine si era anche valutato di realizzare la nave presso il cantiere di Monfalcone, ma questo non aveva uno scalo sufficientemente lungo per costruire una nave da 250 metri di lunghezza.

Il 4 ottobre 1930 la cerimonia dell'impiego di quella che avrebbe assunto il nome di *Conte di Savoia* segnò l'avvio della costruzione che sarebbe proceduta alacremente sotto la sorveglianza del Registro italiano e inglese, i quali avrebbero conferito al transatlantico la più alta classe per nave passeggeri. In particolare, il *Conte di Savoia*, come il *Rex*, fu la prima nave costruita secondo i dettami della convenzione internazionale Safety of life at sea (SOLAS) confermata nel 1929 dopo una prima sigla del 1914, che stabilisce i requisiti di sicurezza cui le unità passeggeri debbono ottemperare («The Quadruple-Screw Turbine Steam Liner *Conte Di Savoia*» 1933, 12).

Caratteristiche principali di entrambi gli scafi erano l'ampio uso di acciaio Martin-Siemens a elevato limite di proporzionalità, le paratie longitudinali stagni per tutta la lunghezza della sala macchine (che creavano una sorta di doppio scafo stagno) e, per il *Conte di Savoia* soltanto, la struttura ad archi e travate della gigantesca Sala delle feste (la Sala Colonna), con una luce tra i pilastri di ben 19 metri, una profondità di 30 e una altezza di 7,4 (Eliseo 1992, 49; 2003, 254-5).

Uno dei maggiori grattaciapi progettuali lo diede l'impianto di giroscopi stabilizzatori tipo Sperry che richiese speciali longheroni di rinforzo nel doppiofondo. Si trattava del primo sistema in grado di smorzare il rollio della nave; per questa ragione il transatlantico sarebbe stato pubblicizzato come «la nave che non rolla» (*L'Illustrazione italiana* 1932, 717).

Il *Conte di Savoia* venne varato a solo tredici mesi dall'impiego, il 28 ottobre 1931. La data fissata per la discesa in acqua era, non a caso, l'anniversario della marcia su Roma e, come per il varo del *Rex* del precedente 1° agosto all'Ansaldo di Genova (madrina la regina Elena), fu un evento di straordinaria solennità, madrina Maria José, Principessa di Piemonte, accompagnata dal marito Umberto.

Nell'autunno del 1931 Costanzo Ciano annunciò a sorpresa che, dal 1° gennaio 1932 Cosulich, Lloyd sabaudo e Navigazione generale italiana sarebbero diventate un'unica, grande compagnia di bandiera, la Italia flotte riunite. Così, quando il 3 novembre il *Conte di Savoia* lasciò Trieste, al comando di Antonio Lena, per la consegna a Genova, portava sui fumaioli il tricolore della nuova impresa, come del resto il *Rex*, che lo aveva preceduto nel suo viaggio inaugurale a New York il precedente 27 settembre.

I due transatlantici, i più grandi e veloci mai costruiti per la bandiera italiana, sebbene concepiti da società rivali, furono entrambi ragione di orgoglio nazionale. Il 5 novembre 1932, il giorno in cui il *Conte di Savoia* effettuava le prove di velocità sulla base misurata di Punta Chiappa-Punta Mesco, nel Golfo di Genova, l'amministratore delegato del Lloyd sabaudo, Renzo Durand De La Penne, che nella grande nave vedeva il coronamento di un sogno ma anche la fine della sua Società, rassegnò le dimissioni dal consiglio di amministrazione. Sicuramente la notizia che la 'sua' nave, con una media di 29,43 miglia orarie aveva ottenuto il record mondiale di velocità, superando di un nodo il *Rex*, gli permise di abbandonare la carica a testa alta.

## Bibliografia

- Bonsor, N.R.P. (1983). *South Atlantic Seaway*. Jersey Channel Island: Brookside Publications.
- Buffo, P. (2020). s.v. «Umberto I, conte». *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 97.
- Caparelli, A. (2007). «Il movimento della navigazione nei porti del Regno d’Italia (1861-1914)». *Storia Economica*, 10(3).
- De Rossi, F. (1986). *Lloyd sabaudo società anonima per azioni*, suppl., *Bollettino AIMEN*, 9, 299-332.
- Eliseo, M. (1992). *Rex. Storia di un transatlantico*. Parma: Albertelli.
- Eliseo, M. (1999). «Il mito del Rex». De Rosa, G. (a cura di), *Storia dell’Ansaldo. Dall’IRI alla guerra, 1930-1945*, vol. 6. Roma-Bari: Laterza, 159-70.
- Eliseo, M. (2003). *Rex. Ship of Ships*. Genova: Tormena.
- Eliseo, M. (2017). *Saturnia and Vulcania. Record Motorships*. London: Carmania Press.
- Eliseo, M.; Ernè, C. (2009). *Trieste sul Mare. Storie di uomini e navi*. Trieste: MSG Press
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena Editore.
- Il Conte di Savoia* (1932). Trieste: s.e.
- Jonhston, I. (1991). *Beardmore Built. The Rise and Fall of a Clydeside Shipyard*. Glasgow: Clydebank Distric Libraires & Museums.
- L’Illustrazione italiana* (1932). Milano: Fratelli Treves Editori.
- La Navigazione generale italiana dalle origini, 1881-1906* (1906). Roma: Società Editrice Novissima.
- Ministero della Marina, Ispettorato generale dei servizi marittimi (1914). *Relazione sui servizi marittimi sovvenzionati*. Roma: Officina poligrafica italiana.
- Ministero delle Finanze. Direzione generale delle gabelle (1908). *Ufficio trattati e legislazione doganale, del regno d’Italia nell’anno 1907*. Roma: Tipografia della Camera dei deputati di Carlo Colombo.
- Ministero delle Finanze. Direzione generale delle gabelle (1909). *Ufficio trattati e legislazione doganale, del regno d’Italia nell’anno 1908*. Roma: Tipografia della Camera dei deputati di Carlo Colombo.
- Murken, E. (1922). *Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände. Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges*. Jena: Verlag von Gustav Fischer.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1975-77). «Le origini del Lloyd sabaudo». Ogliari, F.; Radogna, L. (a cura di), *Storia dei trasporti marittimi di linea*. Milano: Cavallotti.
- Piccione, P. (a cura di) (2013). *Transatlantico Rex. Il mito e la memoria*. Milano: Silvana Editoriale.
- Rinauro, S. (2010). «Le statistiche ufficiali dell’emigrazione italiana tra propaganda politica e inafferrabilità dei flussi». *Quaderni Storici*, 45(134), 393-417.
- Romani, L. (1988). «Il Lloyd sabaudo ed il suo direttore». *La Casana*, 30(2), 33-4.
- Saja, M. (a cura di) (2019). *Francesco Crispi*. Cosenza: Rubbettino Università.
- Sori, E. (1979). *L’emigrazione italiana dall’unità alla Seconda guerra mondiale*. Bologna: il Mulino.
- «The Quadruple-Screw Turbine Steam Liner *Conte di Savoia*» [The Italian line’s Atlantic express steamship *Conte di Savoia*] (1933). *The Shipbuilder and Marine Engine-Builder*. London: The Shipbuilder Press, 59-79.