



Dal 1950 in poi le nuove unità scendono rapidamente in mare dagli scali di Sestri Ponente, Trieste e Monfalcone: Giulio Cesare e Augustus per la linea del Sud-America, Andrea Doria e Cristoforo Colombo per quella di New York. Ad esse si affiancano le veterane ma sempre valide Vulcania, Saturnia, Conte Grande e Conte Biancamano, generosamente restituite dal governo statunitense, che le aveva requisite nel periodo bellico, opportunamente riadattate alle nuove esigenze. Con altre unità minori quali Australia, Neptunia del Lloyd Triestino e le sei della classe "Navigatori", esse porteranno sugli oceani il gusto e l'arte italiani e le tradizioni marinare del nostro popolo. In un'epoca in cui l'aereo non costituisce un pericoloso concorrente e relativamente pochi sono i temerari che affrontano lunghe ore di volo in carlinghe ancora scomode e insicure, la nave è il mezzo preferito dall'alta società, che ama le prime classi dei nostri transatlantici, e quello più ovvio per i tanti emigranti che, in confortevoli terze classi ormai dette turistiche, lasciano una Europa fiaccata dalla guerra in cerca di un futuro migliore in America, Australia, Sud Africa.

Per i transatlantici italiani è una nuova età dell'oro: non sono i più grandi e nemmeno i più veloci ma, senz'altro, i più belli ed anche i più allegri, quelli dove l'*italian style of travel by sea* si afferma fra i passeggeri di tutto il mondo. Neanche il tragico naufragio dell'Andrea Doria nel luglio del 1956 sembra influenzare negativamente questo clima favorevole che si è creato attorno alle nostre navi: si pensa subito al suo rimpiazzo, che vedrà nel 1960 la realizzazione dell'unità forse più bella, la Leonardo Da Vinci, vanto anch'essa della cantieristica marinara di Sestri Ponente.

Ma si vuole fare ancora di più, portando a concepimento e realizzazione quelle che saranno il "canto del cigno" della flotta passeggeri transatlantica italiana del secondo dopoguerra: i supertransatlantici Michelangelo e Raffaello. Ideate anche per dare lavoro ad una cantieristica in crisi, le due unità nascono sfortunate su vari fronti. Arrivano, infatti, troppo tardi per un mercato ormai cambiato perché i clienti facoltosi disertano le navi passeggeri per viaggiare sui nuovi *jets* veloci e confortevoli e gli emigranti sono sempre di meno e, forse, nascono troppo presto per un mercato crocieristico non ancora convertito al gigantismo navale dei giorni nostri e per il quale non sarebbero, oltretutto, adatte vista la loro concezione rigidamente divisa in classi e difficilmente trasformabile. Sono però bellissime e, per alcuni anni, danno l'illusione che il mondo di cui rappresentano l'ultima e più alta realizzazione non debba mai tramontare. Anche se viaggiano al completo sono sempre in perdita e, spesso, nelle traversate invernali sono più numerosi i gabbiani che ne seguono la scia dei passeggeri presenti a bordo. A causa di una politica discutibile complice di una gestione malaccorta e di una irresponsabile condotta sindacale-organizzativa, la scure si abbatte anche sulle belle navi che portano il nome di Genova sui mari del mondo. A seguito della fragilità del boom economico che le aveva supportate e delle varie crisi petrolifere sempre più ricorrenti dai primi anni settanta, nel volgere di un decennio, tutte le belle navi sopra citate spariscono una dopo l'altra. Si comincia dalle più anziane per poi andare alle più piccole ma, in breve se ne vanno tutte. Con alcune di loro si tenta l'avventura crocieristica ma la cattiva gestione e la concorrenza non lasciano scampo: si disarmano in fretta e, ad una ad una, le