



Il Duca d'Aosta

## GLI ARMATORI LIGURI NEL PRIMO NOVECENTO (1900-1932) – *seconda parte*

di Francesco Pittaluga

Agli armatori che abbiamo incontrato nel precedente articolo se ne aggiungeranno altri, in un crescendo di dinamismo imprenditoriale e commerciale che troverà il proprio culmine alla vigilia di un secondo, spaventoso conflitto mondiale da cui scaturirà una rinascita che sarà oggetto della terza ed ultima parte di questo racconto.

Erede delle tradizioni dei vari Bruzzo, Raggio, Lavarello, Cerruti avevamo lasciato la compagnia La Veloce leader dei traffici fra i porti liguri e quelli nord e sud-americani. A fianco di essa i già citati Lloyd Italiano dei Piaggio, una prima Italia di Luigi ed Emanuele Accame con Nicolò Odero, Enrico Cravero e altri importanti imprenditori genovesi e la Transatlantica Italiana degli armatori Luigi Gavotti e Francesco Cresta che, come abbiamo rilevato nella prima parte di questo resoconto, dopo alcuni anni di profitti si arena miseramente su progetti forse troppo grandiosi e fallisce.

Col Novecento si può dire finisce la fase pionieristica e individualistica nell'ambito del panorama armatoriale ligure e nazionale in generale: ci saranno sempre personalità di spicco a dirigere e gestire le varie aziende, però col nuovo secolo prendono forma le prime "holding", la presenza dello Stato si fa più pressante, arrivano le finanziarie e le nazionalizzazioni. In questa prospettiva, oltre agli imprenditori del settore, uno dei grandi protagonisti del panorama armatoriale italiano dei decenni che stiamo per esaminare sarà la Banca Commerciale Italiana, che prenderà via via il controllo totale o parziale delle più importanti compagnie di navigazione del Paese in un processo che porterà alla costituzione della Finmare e delle società controllate appieno dallo Stato.

Agli albori del Novecento la Banca Commerciale Italiana assume la proprietà della N.G.I.-Navigazione Generale Italiana, il più grande consorzio marittimo nazionale, nato