

cordare tutte quelle medie e piccole imprese armatoriali, rivolte principalmente ai trasporti di carichi liquidi e secchi, che avevano le proprie sedi nei nostri porti, in primis Genova e poi Savona, La Spezia e altri scali minori della nostra Regione. In un mondo globalizzato come quello attuale esse non potrebbero più avere ragione d'essere, ma per le strade del Centro Storico di Genova, in Sottoripa, a Fossatello riecheggia ancora il ricordo e la memoria dei tanti "scagni" da cui, con una visione del mondo del lavoro oggi completamente scomparsa, i vari "bacàn" portavano avanti le proprie aziende e dove spesso una semplice stretta di mano o una telefonata rigorosamente in genovese portava a buon fine operazioni commerciali e transazioni affidate oggi ai computer ed alle videoconferenze internazionali. Nomi passati alla storia quali Fratelli Gavarone, Pittaluga Luigi Vapori, Polena, Società Ligure d'Armamento, La Camogliese, Fratelli Bozzo, Frassinetti e altri destinati a fulgidi destini nella seconda metà del secolo scorso e che vedremo nella terza ed ultima parte di questa rassegna: Giacomo Costa fu Andrea-Armatori, Cameli & Co., Corrado Andrea, Bibolini, Navigazione Alta Italia, Ignazio Messina, Villain & Fassio.

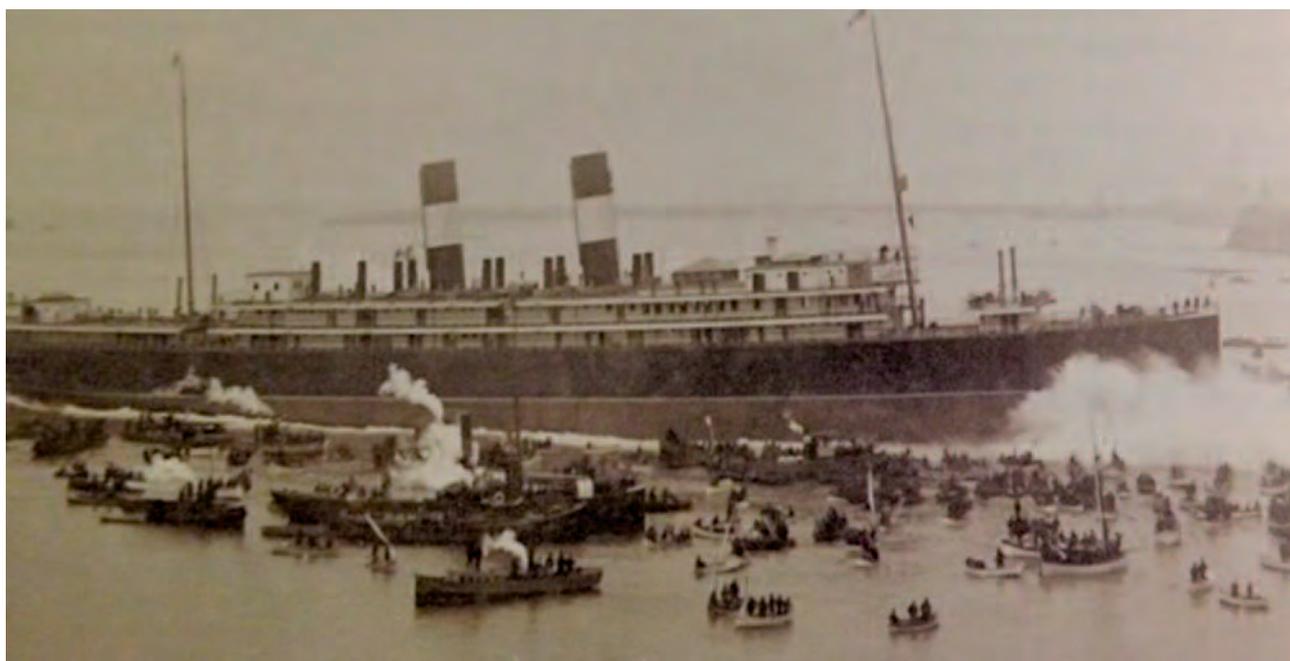
Da ricordare per la sua particolarità la SORIMA-Società Recuperi Marittimi del 1926, specializzata appunto in recuperi marittimi fra cui famosissimo fu nel 1928 quello dei più di duemila lingotti d'oro e d'argento affondati assieme al transatlantico inglese *Egypt* e recuperati dal piroscafo *Artiglio* appositamente attrezzato per questo genere di imprese.

Ricordiamo infine le società nate a Genova nel corso degli anni Venti e che ebbero vita breve perché interessate dalle grandi ristrutturazioni del decennio successivo: la Società Nazionale Servizi Marittimi con sede in Roma e base operativa a Genova, costituita nel 1910 ed esercente linee per l'Oriente ed il Levante mediterraneo, liquidata poco prima dell'inizio della prima guerra mondiale; la Marittima Italiana costituita a Genova nel 1912, che riprendeva i servizi della precedente e verrà assorbita dal Lloyd Triestino nel

1931; la Sitmar-Società Italiana Servizi Marittimi, da non confondersi con quella più vicina a noi degli armatori Vlasov, attiva fra 1913 e 1931 sulle linee celeri per il Vicino Oriente ove immetterà in linea eleganti unità quali le prime *Esperia* e *Ausonia*, i cui nomi saranno ripresi nel dopoguerra da due nuove navi dell'Adriatica che ripercorreranno le stesse rotte; una Italia-Società Anonima di Navigazione con sede in Genova piazza della Nunziata 5 che ebbe vita brevissima, dal 1923 al 1924, impegnata nei collegamenti con la Cirenaica, l'Eritrea e la Somalia; la Citra-Compagnia Italiana Transatlantica, erede della Florio e di altre società liquidate in precedenza come la più volte citata Transatlantica Italiana, di cui ereditò il naviglio migliore fra cui i grandi piroscafi *Francesco Crispi* e *Giuseppe Mazzini* e attiva fra 1925 e 1931 per gli scali dell'Africa Orientale Italiana.

Si arriva così alle ristrutturazioni volute dal Governo italiano negli anni Trenta del Novecento e che, fra 1932 e 1936, porteranno alla nascita delle quattro società di P.I.N.-Preminente Interesse Nazionale e del super-organismo Finmare che le gestirà fra alterne vicende per i successivi quarant'anni e più.

Con Italia di Navigazione-Flotte Riunite Cosulich, Navigazione Generale Italiana e Lloyd Sabauda, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia si aprirà un capitolo nuovo nella storia della marineria nazionale in cui Genova e la Liguria avranno ancora un ruolo da protagonisti. Nel contempo gli armatori privati che abbiamo in parte già ricordato quali i Costa, i Ravano, i Fassio, i Cameli e gli altri che citeremo nel prossimo ed ultimo capitolo, cominciano a muovere i loro primi passi mentre Genova, con l'allestimento del *Rex* e la costituzione della Società Italia, si prepara ad un nuovo capitolo della sua fulgida storia sui mari, di cui questa ricerca vuole essere un doveroso ricordo ed un omaggio ai tanti suoi protagonisti, dalla metà dell'Ottocento fino ai giorni nostri, e che sarà oggetto della terza ed ultima parte di questa nostra relazione in uno dei prossimi bollettini.



Il varo della Re Vittorio