



Particolare del Hales Trophy – Nastro Azzurro

New York. Per l'Italia è un tripudio di orgoglio, condiviso dai tanti nostri connazionali d'oltreoceano che in quelle grandi navi col tricolore sulle ciminiere e la scritta "Genova" sotto il nome a poppa vedevano un legame continuo con la madrepatria lontana ed un riscatto ai pregiudizi incontrati nel Nuovo Continente.

Sul fronte degli armamenti privati muovono i primi passi nomi che avranno i loro momenti di gloria dopo il conflitto stesso: Costa, Messina, Bibolini, Ravano, Cameli, Cambiaso, Corrado, Fassio cui si aggiungono alcuni dei fratelli Grimaldi, napoletani d'origine ma naturalizzati genovesi nel corso dei decenni e Achille Lauro, il più importante degli armatori partenopei, che farà del nostro porto uno dei suoi scali d'armamento. Tutti cominciano in sordina provenendo a volte da altri settori economici quali assicurazioni o il commercio dell'olio ma in pochi anni riescono ad affermarsi ereditando quel dinamismo commerciale e imprenditoriale proprio dei vari Lavarello, Cerruti, Cresta, Rubattino, Raggio, Piaggio già incontrati nei capitoli precedenti pubblicati su questo Bollettino. Allo scoppio delle ostilità il volume del traffico che interessa i porti della nostra Regione è attestato sui 500.000 passeggeri annui e su più di due milioni di tonnellate di merci: la scure malvagia della guerra si abatterà implacabile sul mondo marittimo ligure e genovese e alla fine delle ostilità si dovrà praticamente ricominciare da zero. 25 aprile 1945: con la Liberazione i porti di Genova, Savona e La Spezia sono ridotti ad un cumulo di macerie e di scafi spesso irrecuperabili. Gru, binari, strutture portuali, magazzini: tutto distrutto, bombardato, minato. Sola, ancora in piedi, è la voglia di risorgere di uomini e maestranze: lavoratori, marittimi, armatori, tutti uniti da uno spirito che ha del miracoloso e che farà parlare di "Flotta della Rinascita". Il Governo farà la sua parte con leggi "ad hoc" che favoriranno nuovi investimenti mentre il Piano Marshall darà una mano preziosa nel fare ripartire il settore. Per quanto riguarda la Flotta di Stato, dopo un riavvio con naviglio vetusto e riadattato al trasporto degli emigranti che lasciavano un'Europa devastata, la restituzione alla "Società Italia" da parte degli Stati Uniti di "Vulcania", "Saturnia",

"Conte Grande" e "Conte Biancamano" permetterà entro il 1949 il ripristino dei collegamenti con le Americhe: a queste unità maggiori si affiancheranno le sei della classe "Navigatori", impostate come navi da carico ma riadattate al trasporto degli emigranti e tutta una serie di navi mercantili, alcune sopravvissute al conflitto e altre cedute dal governo americano: le famose "Liberties" che, con le più grandi "Victories", costituiranno la spina dorsale per la ricomposizione di tante flotte pubbliche e private. Nel contempo si ordinano nuove costruzioni: per la "Società Italia" quattro nuovi transatlantici, due per il Nord America e due per l'Atlantico meridionale. Questi ultimi, realizzati a Monfalcone, saranno i famosi "Giulio Cesare" e "Augustus" del 1950-51. Stazzanti 27.000 tonnellate e lunghi circa 200 metri costituiranno il primo fulcro di tutta una serie che proseguirà con "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo", splendide gemelle di più di 29.000 tonnellate scese in mare dagli scali di Sestri Ponente, immesse in servizio fra 1953 e '54 e considerate non le più grandi nè le più veloci ma senz'altro le più belle sulla "Rotta del Sole" Genova-New York. Sempre dagli scali liguri scenderanno in mare "Leonardo da Vinci" di 33.500 tonnellate del 1960 in sostituzione di "Andrea Doria" speronata dalla svedese "Stockholm" nel luglio del '56 e infine, canto del cigno della flotta passeggeri di Stato, la bellissima ma sfortunata "Michelangelo" del 1965, di 46.000 tonnellate assieme alla gemella "Raffaello", frutto del lavoro dei Cantieri dell'Adriatico di Trieste senza dimenticare "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino" anch'esse assemblate nei cantieri giuliani ma operanti



Michelangelo e Raffaello in porto a Genova



Augustus e Giulio Cesare