

me vere e proprie navi passeggeri “Anna C.”, “Andrea C.” e “Franca C.”. Tutte con una lunga storia dietro la poppa ma opportunamente riadattate sia per il traffico emigratorio che per il mercato superiore di lusso che si concretizzerà nelle successive realizzazioni “ex-novo” di “Federico C.” di più di 20.000 tonnellate nel 1958 e ancora di più con l’ “Eugenio C.” del 1966, stazzante più di 30.000 tonnellate, detentore del “Nastro Azzurro” in linea sudamericana e ritenuto da molti il transatlantico più bello e indovinato fra quelli costruiti in Italia nel dopoguerra. La “Linea C.” si affermerà anche nel campo dei trasporti merci con unità innovative quali “Maria” e “Pia Costa” e altre, per orientarsi dalla metà degli anni Sessanta al mercato crocieristico su cui si affermerà con tutta una serie di unità prevalentemente di seconda mano ma rimodernate a dovere e ancora ricordate: dalla sfortunata “Bianca C.” che si perderà per incendio nei Caraibi nel 1962 passando per “Enrico C.”, “Carla C.” cui seguiranno “Italia”, “Flavia”, “Fulvia”, “Danae”, “Daphne”, “Columbus C.”, “Costa Marina”, “Costa Allegra”, “Costa Playa” e le nuove “Costa Classica”, “Romantica”, “Victoria”: quasi tutte avranno una lunga e fortunata carriera portando sui mari le ciminiere gialle con la grande “C” azzurra virgolettata, simbolo della Compagnia. Poi il passaggio negli anni Novanta al gruppo americano “Carnival” e tutta la serie degli attuali colossi da crociera: da “Costa Fortuna” ad “Atlantica” passando per “Mediterranea”, “Serena”, la sfortunata “Concordia”, “Fascinosa”, “Luminosa” e le altre che pongono ai vertici dell’odierno panorama crocieristico internazionale questa Società che porta il nome di Genova sulla grande poppa squadrata dei propri “resorts” galleggianti. Ricordiamo poi i Fassio e le altre dinastie armatoriali locali quali i già citati Ravano, Messina, Bibolini, Corrado e poi Lollo Ghetti, Cameli, Frassinetti e altri minori. La “Villain & Fassio” nasce in campo assicurativo ed è pre-

sente prima della guerra con la piccola “Franca Fassio” di circa 3.000 tonnellate in servizio fra Genova e Barcellona: non sopravviverà al conflitto ma verrà poi sostituita da una serie di quattro bianche e linde navi bananiere impegnate nel traffico merci e passeggeri per la Somalia. Ad esse si aggiungeranno fra 1956 e 1959 altre sette nuove unità adibite alla linea commerciale per gli Stati Uniti, alcune petroliere, “bulk-carriers” e altre unità, tutte portanti nomi di componenti della famiglia armatrice. Nonostante l’ottima qualità del naviglio impiegato, la Società si troverà ad affrontare una lunga crisi cominciata sul finire degli anni Sessanta e culminata col fallimento nel decennio successivo.

Del Gruppo Cameli è la “Italnavi”, erede della “Società di Navigazione Commerciale” del 1924 e impegnata nel traffico migratorio con i piroscafi “Sises” e “Sestriere” di circa 9.000 tonnellate, con la motonave “Alpe” e con tutta una serie di “liberties” con cui prospererà per un ventennio nei traffici verso le Americhe: anche i Cameli si troveranno ad un certo punto in difficoltà finanziarie: la fusione con la “Sicilnaviglio” degli Agnelli prima e con la veneziana “Sidarma” poi non ne risparmierà la liquidazione che avverrà nel 1969 con l’assorbimento nel Gruppo Costa. I Cameli gestiranno ancora per qualche anno una flotta di “super-tankers” ma la crisi dei noli e quella petrolifera dei primi anni Settanta decreteranno la fine delle attività armatoriali del Gruppo. Stessa sorte per le società facenti capo agli armatori Bibolini e Lolli Ghetti, che prosperano nel settore delle portarinfuse e si specializzano con una flotta di 24 unità per complessive 300.000 tonnellate coinvolgendo nella gestione nomi popolari quali Paolo Mantovani e altri. Oggi nell’ambito del gruppo operano “Carbofin” e “Carboflotta”, specializzate nei trasporti di gas, metano e prodotti chimici liquidi e gassosi richiedenti unità particolari e specializzate.



Piroscalo Pace, Compagnia Messina