



Achille Lauro

Protagonisti di primo piano nei due decenni successivi al conflitto anche i gruppi Ravano, Corrado, Frassinetti, Marsano, Cambiaso e altri come i D'Amico che, seppur non liguri d'origine, avranno nei nostri porti una presenza importante e continua. Da ricordare la "Società Cooperativa Garibaldi": fondata nel 1936 da alcuni soci e dotata di un cospicuo numero di navi da carico dai nomi evocativi quali "Nino Bixio", "Goffredo Mameli", "Rosolino Pilo" e altre, dopo la guerra si cimenterà nel traffico emigratorio verso il Centro-Sud America col piroscafo "Luciano Manara". In questo settore incontriamo altre società, che avranno però vita breve perché fagocitate o assorbite da altre più grandi e in parte già citate. Ricordiamo "La Fortuna"; la "C.A.M.A.-Compagnia Agenzie Marittime Armatoriali" di Arturo Giribaldi; la "Maris Stella" di proprietà mista Ravano e Piaggio; il "Lloyd Genovese" e la "Genaviter". Tutte opereranno fra 1949 e 1952 trasportando emigranti e "displaced persons" verso il Nuovo Continente con naviglio spesso vetusto e talvolta in modo avventuroso, dimostrando comunque una forte e sentita esigenza di ripresa dei traffici marittimi. Per inciso, ricordiamo che nel 1948 la "Genaviter" acquisterà il piroscafo "Medina" di circa 6.000 tonnellate varato a Newport News-U.S.A. nel 1914: ribattezzato "Roma", diventerà in seguito la popolarissima "Franca C." dei Costa ed è ancora oggi a galla a Singapore come "Doulos" a più di cento anni dal varo! Attivi invece a tutt'oggi coi loro grandi "Jolly" dalle fiancate dipinte in arancione gli armatori Messina, naturalizzati liguri e che videro nell'anteguerra il fondatore Ignazio impegnato nei traffici commerciali verso l'Africa Orientale Italiana con navi da carico e miste merci-passeggeri dai nomi evocativi quali "Tembien", "Se-

mien" e "Ogaden". Nel primo dopoguerra armeranno anche un piroscafo passeggeri, il "Pace" già "Cuba" statunitense di circa 4.000 tonnellate, adibito alle linee del Mediterraneo e poi ceduto a "Tirrenia" che col nome di "Sassari" lo terrà in servizio fino al 1962. La "Ignazio Messina & C." si espanderà poi verso l'Africa Australe, il Golfo Persico e l'Australia e dispone oggi di una flotta di più di 20 unità "Roll-on/roll-off" per più di 100.000 t.s.l.. Al servizio passeggeri si rivolse invece per alcuni anni un altro imprenditore genovese, l'Agente Marittimo Scerni che armò fra gli anni Cinquanta e Sessanta due navi frutto della trasformazione di vecchi piroscafi: l'"Europa" poi "Nassau" e la "Victoria" di 13.000 tonnellate, che divenne popolarissima per le sue crociere da New York verso le Bahamas ed i Caraibi fino alla vendita ad interessi svedesi e greci. Altri importanti agenti marittimi, i triestini Cosulich, eredi della famosa e omonima compagnia di navigazione confluita a suo tempo nel "Italia di Navigazione", dai loro uffici genovesi gestiranno dal 1946-47 fino alla sua vendita nel 1988 la "Home Lines" che, pur costituita da capitali elvetici, greci, svedesi e battente bandiera panamense, imbarcava equipaggi interamente italiani. Rivolta in un primo tempo al traffico emigratorio verso le Americhe sia dal Mediterraneo che dal Nord Europa e poi alle crociere, con "Argentina", "Brasil" poi "Homeland", "Atlantic" e "Italia" le prime navi cui seguiranno la "Homerica" e nel 1965 la favolosa "Oceanic" di 39.000 tonnellate, frutto del genio ingegneristico di Nicolò Costanzi che, nei cantieri di Monfalcone e Trieste, curerà fra gli altri gli allestimenti di "Eugenio C.", "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" già ricordate. Con l'"Oceanic" la "Home Lines" diventerà leader delle crociere fra New York, Bermuda e le Bahamas. Ad essa seguirà nel 1973 "Doric" già "Shalom" dell'israeliana "Zim Lines" e in seguito la nuova "Atlantic" che diventerà poi "Melody" di "MSC Crociere" ed una seconda "Homerica" nel 1986 fino alla vendita della compagnia due anni dopo a "Holland America Lines" oggi del gruppo "Carnival". A corollario di ciò va ricordato che i Cosulich armeranno nel 1962, per conto della "Commerciale Marittima" del gruppo Luigi Monta di Genova, la "Riviera Prima", una nave mista passeggeri-merci francese trasformata in nave da crociera di lusso: l'esperimento non avrà successo e dopo qualche anno la nave sarà ceduta ad interessi scandinavi come "Viking Princess" per concludere la sua carriera alle Antille con un rovinoso incendio. Russi d'origine ma genovesi d'adozione gli armatori Alexander e Boris Vlasov che dal primo dopoguerra e fino al 1988 si inseriscono nel traffico emigratorio prima e crocieristico dopo operando sul mercato americano e australiano con piroscafi che fanno parte della storia della marineria: da "Castel Verde" a "Castel Bianco" a "Castel Felice" per passare ai famosi "Fair" fra cui "Fairsea", "Fairsky", "Fairstar" e altre. Nel 1988 la compagnia verrà venduta alla "Princess Cruises" inglese che, oltre al suo naviglio più recente, si aggiudicherà anche due importanti unità in allestimento a Monfalcone progettate in parte da Renzo Piano. La "Sitmar" continua oggi la sua navigazione sui mari attraverso la "V Ships"