

QUANDO GENOVA ERA IL CAPOLINEA DEI TRANSATLANTICI

di Francesco Pittaluga

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale la Marina Mercantile Italiana usciva decimata dal conflitto: oltre il novanta per cento del naviglio affondato o distrutto e le unità superstiti erano poche e in gran parte vetuste.

La necessità di ricostruire la flotta, per dare lavoro ai cantieri ed assecondare la grande richiesta di passaggi marittimi, unita ad una accorta politica economica sia nazionale sia estera, porteranno in pochi anni alla realizzazione di tutta una serie di nuove unità che supereranno in comfort e prestazioni anche quelle mitiche dell'anteguerra "in primis" Rex e Conte di Savoia.

Abbiamo così un armamento privato, soprattutto genovese e napoletano, con i Costa, i Fassio, i Ravano, i Cameli, i Lauro, i Grimaldi e altri che nel campo passeggeri e merci daranno un importantissimo apporto culminante



nella costruzione di veri gioielli navali, quale l'Eugenio C tanto per citarne uno, ed un armamento di Stato che vede nelle quattro società del gruppo Finmare Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia le artefici di quello che, giustamente, è raccontato come il "Rinascimento" della flotta passeggeri italiana del secondo dopoguerra. Ed è proprio concentrando su queste realizzazioni che vogliamo proseguire nel ricordo dei grandi liners impiegati sulle rotte dell'Atlantico e di tutti i mari del globo che facevano capolinea nel porto di Genova, costituendone un elemento imprescindibile per la vita stessa e le attività di tanti nostri concittadini e, ad un tempo, un importante biglietto da visita per la nostra città e la nazione intera.

