



Raffaele Rubattino



Ignazio Florio

dalla fusione delle grandi flotte che avevano avuto come promotori nella seconda metà del secolo precedente Raffaele Rubattino a Genova e Vincenzo e Ignazio Florio a Palermo. Il Rubattino, nato a Genova nel 1810, dopo alcune esperienze in campo assicurativo marittimo e di noleggio oltre ad alcune compartecipazioni quali quella nella Compagnia Transatlantica del 1852 già citata a suo tempo, di lì a poco si metterà in proprio con la Impresa R. Rubattino & C. - Società per la Navigazione a Vapore, che diventerà poi Vapori Sardi - Società Rubattino di Genova. Abilissimo negli affari, riuscirà ad avere gli appoggi politici giusti per espandere al meglio le proprie attività: non a caso avrà l'appannaggio dei trasporti delle truppe piemontesi per la guerra di Crimea, metterà poi a disposizione i piroscafi *Lombardo* e *Piemonte* per la spedizione dei Mille e con l'acquisto della baia di Assab nel 1882 (che preparerà ma si concretizzerà dopo la sua scomparsa) aprirà le porte all'espansionismo coloniale italiano in Africa Orientale. A seguito dell'apertura del Canale di Suez nel 1869, Rubattino divenne leader nei collegamenti con l'Oriente e quando si fuse, nel 1881, con la siciliana Florio che portava in dote importanti collegamenti con le Americhe, la società che ne derivò, battezzata appunto Navigazione Generale Italiana, era di nome e di fatto la più grande compagnia di navigazione nazionale, al pari dei colossi stranieri che operavano nel settore dei traffici marittimi globali.

Raffaele Rubattino morirà improvvisamente sul finire del 1881 e, come dirà Cavour, suo grande amico: "L'Italia ha perso con lui uno degli uomini che aveva ereditato le qualità che avevano fatto grandi i Genovesi nella Storia".

Al suo esordio la N.G.I. si presentava con una flotta di 38 vapori presenti su tutti i mari del mondo, ed in breve arriverà ad assorbire altri importanti gruppi armatoriali che abbiamo già incontrato, quali le flotte Raggio e Piaggio: processo che vedrà la stessa N.G.I., dopo l'acquisizione da parte della Banca Commerciale Italiana, inglobare in sé la stessa La Veloce ed il Lloyd Italiano, che con le proprie unità andranno ad ingrossare le fila di quella che si può così definire la compagnia di navigazione più importante che l'Italia abbia avuto nei decenni a cavallo fra Otto e Novecento.

Per entrare nel nuovo secolo con le carte in regola, la N.G.I., che aveva la sua sede nel palazzo di Piazza De Ferrari a Genova (poi sede della Italia - Società di Naviga-

zione e ospitante oggi gli uffici di rappresentanza della Regione Liguria), ordinò ai cantieri nazionali del Mugugno, di Genova, Ancona e Palermo sei nuovi transatlantici per le linee del Nord e del Sud America, quelle cioè dove più forte era la concorrenza, sia nazionale sia estera. Immessi in servizio fra 1908 e 1909, essi erano il *Duca degli Abruzzi*, il *Duca di Genova*, il *Re Vittorio*, il *Regina Elena*, il *Principe Umberto* e il *Duca d'Aosta*.

Di quasi 8.000 tonnellate di stazza, erano gemelli nelle linee esteriori ma differivano alquanto nelle sistemazioni interne: i tipi *Duca*, destinati al Nord America, avevano servizi più semplici e maggiore spazio per gli emigranti, mentre i tipi *Re*, destinati al Brasile - Plata, avevano migliori installazioni nelle classi superiori per la esigente e

