



Irpinia, Fratelli Grimaldi

navi da crociera della “M.S.C.” scalano regolarmente i porti di Genova e La Spezia riservando a Savona tutta l’attuale attività di “Costa Crociere”.

Tutta genovese la “Cogedar Line-Compagnia Genovese d’Armamento”, costituita nel 1946 con sede in Via XX Settembre 4 sotto la presidenza di Attilio Merega. Inizia anch’essa la propria attività trasportando emigranti per il Brasile-Plata con piroscafi di seconda mano fra cui il “Missourian” inglese del 1922 che, adattato al trasporto di 800 passeggeri e ribattezzato “Genova”, viene ricordato per il suo viaggio del 1949 verso la lontana Ushuaia, capitale argentina della Terra del Fuoco, carica di nostri connazionali “in primis” liguri e veneti che andavano a ripopolare una città che rischiava di venire abbandonata e a sfruttare le risorse minerarie della zona. Dal 1950 la troviamo in linea australiana, ribattezzata “Flaminia” nel 1955 e affiancata da “Aurelia”, anch’essa derivata dalla trasformazione di una nave da carico del 1939 e destinata ad una lunga carriera. Nel frattempo la maggioranza azionaria della società passa al gruppo finanziario milanese dei Cesa Bianchi legato ai Costa: nel 1962 entra in servizio la “Flavia”, ex “Media” britannica completamente ricostruita e adibita alla linea per l’Australia-Giro del Mondo. Nel 1968, dopo la chiusura del Canale di Suez, la “Cogedar” si rivolge al mercato crocieristico ma non ha fortuna: vende “Aurelia” in Grecia e cede “Flavia” ai Costa che la impiegheranno con successo per i successivi vent’anni sia nei Caraibi che nel Mediterraneo.

Presente e popolare nei porti liguri la già citata “SIDARMA-Società Italiana d’Armamento”, costituita a Fiume nel 1938 e trasferita a Venezia nel dopoguerra che, fra 1946 e 1955, arma una serie di navi da carico nuove o di seconda mano riadattate per il traffico di emigranti da Genova per il Centro America-Golfo del Messico ed il Brasile-Plata. Esse saranno l’“Andrea Gritti”, seguita da “Francesco Barbaro”, “Enrico Dandolo”, “Francesco Morosini” e poi “Sebastiano Venier” e “Vettor Pisani”

tanto per citarne solo alcune, tutte evocanti nomi di Dogi della Serenissima. Dalla metà degli anni Cinquanta l’attività della compagnia si concentra nel settore merci ma nei decenni successivi viene a trovarsi in difficoltà e, dopo avere ceduto varie unità ad altre società già ricordate, entra in liquidazione nel 1975.

Importante anche il traffico cotoniero dal Golfo del Messico della “Navigazione Alta Italia” il cui nome verrà poi ripreso dalle petroliere del gruppo Bibolini-Lolli Ghetti; il servizio frigorifero del genovese Andrea Zanchi per il trasporto di carni congelate dall’Argentina; quello della “Società di Navigazione Odero” per il Golfo del Messico; il servizio “Italo-Cileno” per il trasporto di nitrati e minerali dal Pacifico Meridionale e altri minori, fra cui i vari armatori di “carrette” e naviglio di cabotaggio che abbiamo incontrato nel secondo capitolo di questo resoconto quali i vari “Gavarone”, “La Polena”, “Tito Campanella”, “Maggiolo” di Camogli e tutti gli altri che cederanno il passo ai nuovi traffici ed alla globalizzazione di un mercato dove non ci sarà più spazio per gli “scagni” che per decenni avevano prosperato nell’ambito delle realtà marittime e imprenditoriali dei nostri porti. Verso la fine del Novecento cambia tutto: la prima ad andarsene sarà la Flotta di Stato, liquidata tra la fine degli anni Settanta ed il decennio successivo con un’operazione spiazzante e affrettata. Disarmato in pochi anni il ramo passeggeri fatta eccezione per l’infelice esperimento del “I.C.I.-Italia Crociere Internazionali” che avrebbe dovuto assicurare il salvataggio di “Leonardo da Vinci”, “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi” e “Ausonia” gestiti dallo Stato e da un consorzio di privati che però difetto di coesione e comunanza d’intenti. Alienati, venduti o demoliti i transatlantici più prestigiosi, in campo commerciale fu la volta di una serie di nuove unità portacontainers dai nomi evocativi quali “Italica”, “Americana” per la “Società Italia” o “Nipponica” e “Mediterranea” per il “Lloyd Triestino” tanto per citarne alcune: con esse e con altre unità convenzionali o “roll-on/roll-off” di