

Paolo Lingua

# IGNAZIO MESSINA

*vita di un armatore genovese*

sagep

Questo volume di Paolo Lingua vede la luce per volontà dei familiari e grazie all'idea originaria, alla passione e all'amore di Luigi Maria Gais per la sua famiglia di acquisto e per la storia, con la speranza di consegnare nelle mani dei nipoti dell'ultima generazione una "pagina" preziosa sul loro bisnonno.

I documenti e le foto provengono quasi tutti dall'archivio Messina e dagli album di famiglia.

Grafica e impaginazione: Gabriella Zanobini

Redazione: Alessandro Avanzino, Tiziana Ubaldi

**L**a vicenda dello shipping rientra a buon diritto nel grande romanzo del mare «cui tutto fece ritorno», per dirla con Esiodo. Nel corso delle mie letture, dall'adolescenza a oggi, ma anche nei romanzi e soprattutto nei saggi che da trent'anni m'è occorso di scrivere, il tema del mare, delle navi, dei trasporti, delle scoperte, degli scambi tra popoli, culture e idee è stato un "revenant" quasi regolare. Certamente l'essere genovese e l'essere vissuto, anche fisicamente, a contatto con un emporio millenario ha determinato le mie curiosità e le mie scelte.

Ricostruire, quindi, la vicenda umana e imprenditoriale di Ignazio Messina, uno dei protagonisti dell'armamento italiano del secolo che s'è testé concluso, è stato certamente un'esperienza intellettuale nuova, ma, al tempo stesso, man mano che procedevo a leggere documenti, ad ascoltare testimoni, ad approfondire temi economici e politici, trovavo un "qualcosa" in cui, sotto spoglie differenti o in epoche storiche remote, m'ero già imbattuto e delle quali mi ero già gradevolmente stupito. Cambiavano gli strumenti e i contesti, si modificavano le strutture e gli oggetti materiali dell'indagine, ma la metodologia, la logica, la filosofia dell'agire e dello scegliere rispondevano a criteri generali immutabili. In un certo senso a una sorta di "universalia" immutabili, come una legge fisica.

Per questo, una ricerca che poteva presentare non pochi margini di aridità, di spigolosità, o, comunque, di ardua ermeneutica, ha finito per rivelare tesori nascosti, piccole e grandi gemme, oltre alla scoperta d'una complessa, forte, tormentata personalità di uomo che, forse, aveva cercato sempre di agire in coerenza, certamente con severo rigore (a cominciare da se stesso), ma nello stesso tempo con fantasia e con amore. In Ignazio Messina, insomma, si mescolavano come su un tessuto marezzato, tutti i segni caratteristici degli eterni protagonisti del romanzo del mare.

Genova, luglio 2003

Paolo Lingua

## LA NASCITA DELLA FLOTTA

---

*Dal "D'Oria"  
allo scagno*

---

Nella calda estate del 1921, tra i giovani "maturati" dell'austero liceo classico "Andrea D'Oria" troviamo il diciottenne Ignazio Messina che aveva chiuso il suo ciclo di studi con un anno d'anticipo e che si preparava, trascorsa l'estate, a iscriversi molto probabilmente alla prestigiosa Scuola Superiore di Commercio, antenata dell'attuale Facoltà di Economia. Nello stesso periodo, sempre a Genova, un altro Messina, ancora ingolfato tra marmisti e scalpellini, si apprestava a stupire la buona borghesia imprenditoriale e professionale del capoluogo ligure con la sua arte sorgiva, e allora appena coltivata, di scultore: molti anni dopo si sarebbe presentato simpaticamente al telefono come «omonimo ma non parente», offrendosi di scolpire la testa della moglie dello stesso Ignazio Messina, progetto che poi non venne portato a compimento.

Nello stesso cognome, insomma, era scritto un destino fortunato: d'altro canto, sin dai tempi della dinastia d'Angiò, nel XIII secolo, i rapporti tra Genova e la Sicilia erano stati sempre segnati dalla fortuna e dalla prosperità. Il curriculum degli studi di Ignazio, giovanotto di belle speranze, doveva però interrompersi prima di cominciare. In quel 1921, infatti, sotto la ragione sociale "Giuseppe Messina Tabuso", prendeva vita una nuova linea mercantile tra l'Italia e la Libia, divenuta "quarta sponda", come si diceva allora comunemente, ormai da una decina d'anni.

La famiglia Messina non s'era certo inventata dall'oggi al domani l'attività armatoriale in quell'Italia già tormentata dalle agitazioni sociali, dai fermenti politici e, purtroppo, dalle violenze di piazza, tutte conseguenze del tempestoso dopoguerra. Nel 1920, sia pure destinato a restarci per poco più d'un anno, era tornato al governo il settantottenne Giovanni Giolitti, energico epigono della miglior Italia liberale; si annunciavano già i tempi del pavido Facta e di ben più gravi tempeste.

I Messina portavano con sé, dopo essersi trasferiti in via definitiva a Genova alla vigilia del conflitto mondiale, una radicata tradizione armatoriale. Per una quindicina d'anni, a partire dall'inizio del secolo, Giuseppe, a seconda di come lo sospingevano i suoi affari, ave-

va sottoposto moglie e figli a una continua altalena di andirivieni da e per la Sicilia: ma nel 1915-16 si risolse di fissare la sua attività nel capoluogo ligure, dove ormai un po' tutti si erano agevolmente ambientati e dove Ignazio e i suoi fratelli e i suoi cugini erano in gran parte nati. Lo scalo genovese accoglieva dunque un non trascurabile e dignitoso blasone di piccoli armatori, che agivano sotto il marchio "Giuseppe Messina Tabuso" con una sede ancora di dimensioni ridotte in via del Campo 2. I Messina-Tabuso erano stati sino a quel momento dediti soprattutto al trasporto di vini siciliani sfusi e non commerciabili nel Nord Italia per la loro eccessiva gradazione, oltre che di mosti trasportati in grandi botti e tini: merci destinate a rinforzare i vini del Nord Italia (e talvolta anche della Francia), quando le gelate, la pioggia o la grandine non consentivano il raggiungimento della gradazione minima richiesta dalla legge. Le stesse navi, in "discesa" verso la Sicilia, trasportavano olio d'oliva, imbarcato a Porto Maurizio. Una gran parte degli archivi di quegli anni, per mille concause (guerre, trasferimenti, smarrimenti, incendi, ecc.) è andata perduta. Sappiamo però che nel 1916 (da una trascrizione del Registro Navale Italiano) appunto sotto la ragione sociale "Giuseppe Messina Tabuso" esisteva un piroscafo di nome "Angelina" (lo stesso della sorella maggiore di Ignazio, nata nel 1901, andata poi in sposa a Diego Cali, anche lui appartenente a una famiglia siciliana di proprietari terrieri poi trasformati in armatori di "cisternine" di modeste dimensioni), iscritto nel registro navale di Riposto, in provincia di Catania. Giuseppe "Peppino" Messina, nato nel 1871 e morto poi a Genova nel 1942, era figlio di Ignazio e di Angela Tabuso, appartenente a una famiglia di proprietari terrieri (latifondi coltivati a vigneto), la quale in prime nozze aveva sposato un Cali, omonimo ma non parente dell'altra famiglia Cali già citata e da questo matrimonio aveva avuto un figlio maschio, Rosario, che s'era fatto sacerdote e successivamente era diventato Monsignore. Questo fratello maggiore di Giuseppe visse sempre a Riposto, ma si recava sovente a Genova, anche per celebrare matrimoni o altre ricorrenze religiose dei fratelli e dei nipoti. In famiglia era comunemente indicato come lo "zio prete".

Riposto, dal punto di vista orografico è quello che si suole definire un "luogo deputato": un'ansa naturale, attrezzata a molo in epoca non eccessivamente remota (prima metà del XIX secolo). Il nome Riposto, deriva da una precisa funzione, ovvero i "Riposti", la denominazione popolare dei magazzini disposti tutt'attorno allo stesso molo, dove erano ammassati i prodotti commerciali (in gran parte provenienti dalla vicina contea di Mascali), cioè i fusti del vino e dei mosti destinati al trasporto via mare. Riposto, il paese originario dei Messina, era collocato in un non disprezzabile sistema logistico, in quanto

collegato per mezzo della ferrovia al nodo di Giarre sulla linea Messina-Siracusa, assai frequentata per l'epoca. Con il trascorrere degli anni, Riposto era diventato un centro portuale importante anche sul piano nazionale per il trasporto di vini e di mosti. Emergevano come notabili alcune famiglie di proprietari terrieri e di produttori di vino: i Cali già citati, i Pugliesi, oltre i Tabuso (questi ultimi originari di Acireale). C'erano anche i Trombetta, che si sarebbero trasferiti a loro volta a Genova, che s'occupavano di commercio all'ingrosso e di torrefazione del caffè.

Il sito di Riposto, come s'è detto, era un approdo naturale: tra il VII e il VI secolo a.C. era stato un caricatoio, inserito nel sistema di trasporti dei greci calcidiesi che avevano fondato Naxos, mentre nel Medio Evo aveva seguito le sorti – politiche ed economiche – della vicina Mascali, eretta poi a contea, nel quadro delle aspre lotte tra Angioini e Aragonesi nella seconda metà del XIII secolo. Facendo un balzo di qualche secolo, troviamo nella nota d'un erudito locale (1750) il seguente passaggio: «... est non longe a Mascalis repositorium, vulgi vocabulo riposto promptuariis sedibusque ad vinum condendum accommodatis...» Questo significa che era già uno scalo vinicolo. Nel secolo e mezzo che seguì si creò così, accanto alla chiesetta della "Madonna della lettera", l'abitato di Riposto, visto che i traffici vinari prosperavano: inoltre, per buona parte del XIX secolo, l'ansa portuale ospitò importanti cantieri. Riposto, nel 1841, aveva già ottenuto l'autonomia amministrativa che, subentrati anni di crisi, poi perse venendo unita a Giarre, con il nuovo nome (tipico del fascismo) di Jonia. Dopo aver subito pesanti distruzioni nella seconda guerra mondiale, Riposto è tornata (1946) un comune autonomo. Oltre i Messina, i Tabuso, i Cali, troviamo anche, come attiva famiglia della zona, gli Arcidiacono. Tutte famiglie che s'intrecceranno nella vicenda dei Messina. Resta comunque un fatto incontrovertibile: l'armamento e i cantieri erano nel DNA della gente di Riposto da tempi immemorabili. Un DNA che certamente si ritrovava, e non per caso, nei geni di Ignazio Messina.

I Messina s'impongono dunque nella seconda metà del XIX secolo come proprietari di velieri vinicoli e armatori in proprio. Giuseppe Messina, il padre di Ignazio, già nel 1890, quando acquistò in nome proprio un veliero, aveva continuato un'attività che era stata del padre e del nonno. I Messina – lo vedremo nel prosieguo della vicenda della famiglia – sempre dimostrarono precocità: Giuseppe armatore a 19 anni, il figlio Ignazio immesso con responsabilità nell'azienda a 18, Gianfranco, primogenito di Ignazio, già gravato di impegni appena ventenne. Giuseppe Messina, nell'infanzia, era stato colpito da una forma lieve, per sua fortuna, di poliomielite. A Riposto, dove i so-

prannomi come in tutta la Sicilia non suonano dispregiativi ma sono spietatamente descrittivi, era chiamato per il suo modo di camminare "Peppino u sciancatu": pare che non se ne sia mai avuto a male. Fu lui a dividersi in due residenze regolari, a Riposto e a Genova, che era il terminal dei traffici vinicoli. Nel capoluogo ligure conobbe una giovane di famiglia borghese, Amalia Silvestri (1890-1958), la cui famiglia abitava nella zona di piazza Manin. La sposò e con lei, serena e consenziente, si divise tra le due residenze. Questo spiega la nascita di molti dei figli, Ignazio compreso, a Genova. A Riposto i Messina abitavano in via Vittorio Emanuele, oggi Corso Italia, in uno stabile, che esiste ancor oggi, nei pressi della casa dei Cali. Nel 1916 i Messina si trasferirono a Genova in via definitiva.

Possiamo ricostruire, per associazione dei pochi documenti di cui disponiamo e dalla testimonianza orale dei suoi discendenti, che Giuseppe Messina, sin dall'ultimo decennio del secolo XIX, riteneva troppo angusta l'area siciliana e il piccolo scalo di Riposto per gli studi universitari dei figli e per le sue ambizioni. Gli sembrava di entrare in un'epoca nuova, con lo schiudersi del secolo e che si aprissero nuovi orizzonti e nuovi mercati per un imprenditore che avesse l'ambizione di crescere e di espandere il proprio raggio d'azione. Genova era sempre stato un terminale fisso dei traffici vinicoli ed era in assoluto il primo porto italiano oltre che uno dei più importanti del Mediterraneo. Così convinse i Tabuso, che erano soci ma che operavano ancora a Riposto, a trasferire la sede e la direzione operativa nel capoluogo della Liguria. Per la verità, dai primi anni del XX secolo sino alla fine della guerra, gli affari avevano avuto, per fin troppo ovvii motivi, un andamento altalenante. Tanto è vero che Giuseppe Messina, nel periodo tra il 1915 e il 1919, con i traffici marittimi bloccati dalla guerra, sempre in via del Campo, dove abitava con la famiglia, in società con i parenti Tabuso, esercitò un'attività commerciale e all'ingrosso (a quanto pare nel settore dei generi alimentari e delle conserve) in attesa di potersi rimettere in mare. La famiglia comunque, dopo qualche esitazione e qualche andirivieni con la Sicilia, come s'è visto s'era ormai radicata a Genova.

Della prima nave "Angelina", con la quale la società di Giuseppe compie il salto di qualità, abbiamo anche il certificato di battesimo: era stata costruita in Inghilterra, nei cantieri di Sunderland nel 1870. Gli inglesi, si sa, all'epoca in cui erano i signori di tutti i mari del mondo erano anche assai apprezzati come costruttori. C'è da pensare che altro naviglio di fabbricazione inglese fosse acquistato (probabilmente di seconda mano) dalla famiglia Messina negli anni successivi all'exploit dell'"Angelina". Infatti da un documento successivo (1929) risulta che la società disponeva di altre navi di cui sono ricordati i nomi:

“Lido”, “Sturla”, “Oreto” e “Foce”. Lo “Sturla” era stato costruito dai cantieri Odero (altro nome storico della marineria genovese), che erano situati proprio allo sbocco del torrente Bisagno in mare, grosso modo dove oggi sorge la Fiera Internazionale: è un segno ulteriore del rapporto sempre più stretto e integrato tra i Messina e Genova.

All'epoca in cui la nostra vicenda prende le mosse il capofamiglia era ancora Giuseppe Messina che aveva sposato la genovese Amalia Silvestri: i Messina, sin dalla fine del secolo XIX s'erano trasferiti a Genova per gli studi dei figli, come s'è detto, nonché per allargare la loro sfera d'affari; la sede della società era stata subito trasferita dagli spazi angusti di via del Campo, e non poteva essere diversamente, in una zona poco distante dalla Lanterna, in via Milano al civico 26, dove la numerosa famiglia abitò per diversi anni, facendo un po' casa e bottega.

Giuseppe guidava la sua piccola flotta prevalentemente vinicola insieme agli altri soci, ma, per motivi che non ci sono noti, aveva fretta di inserire Ignazio a tempo pieno nelle questioni dello “scagno”. Giuseppe vedeva più lontano di altri? Pensava che, nonostante quelli fossero anni difficili di turbolenze e di incertezza, ci sarebbe stata di lì a poco una impetuosa ripresa dei traffici marittimi, dopo le distruzioni belliche? O, anche, riteneva che il proprio maschio primogenito dimostrasse già doti spiccate di intelligenza e di intraprendenza? Tutte le supposizioni sono probabili, dal momento che abbiamo a che fare con gente che aveva i piedi ben piantati per terra e, a voler fare un po' di poesia, sposava nel proprio DNA il pragmatismo e la rapidità d'azione dei genovesi con la fantasia creativa dei siciliani.

Con il decollo della leggendaria linea Italia-Libia, comunque, abbiamo la coincidenza della prima fase della “prise de pouvoir” del giovane Ignazio (il quale, oltre alla già citata sorella Angelina, aveva anche altri due fratelli minori: Marcello, nato nel 1905, e Rosario, nato nel 1911). È proprio nei mesi a cavallo tra il 1921 e il 1922 che matura consapevolmente la rinuncia alla laurea (qualche volta, raccontano i familiari, ne parlava con un pizzico di rammarico, dal momento che sviluppò sempre, in tutte le fasi della sua vita, interessi culturali, dei quali poi parlava solo in privato con una certa discrezione, quasi con pudore), perché il padre lo investì, con un gesto tutto sommato spregiudicato, della responsabilità della procura generale. La data precisa dell'investitura non la sappiamo: si suppone che possa essere collocata tra la fine del 1921 o, più probabilmente, nel corso del 1922. Ignazio – e questa è un'altra non piccola prova del suo carattere – si rese conto che non gli bastava, per far fronte ai pesanti impegni che gli si prospettavano, la preparazione umanistica che gli veniva dai banchi del “D'Oria”. Si iscrisse così a un corso rapido di ragioneria e in due anni conseguì il diploma. Adesso i numeri della contabilità non gli apparivano più un

esercito di gnomi ostili. Ma venne la chiamata alle armi: andò a Lucca dove frequentò il Corso Allievi Ufficiali. Per una bizzarria della sorte conobbe, come compagno di camerata, un coetaneo di Sampierdarena, Carlo Gais (1903-1951), zio di Luigi Maria Gais che sarebbe diventato molti anni più tardi suo genero.

Della vita privata di Ignazio Messina negli anni dell'infanzia e dell'adolescenza non abbiamo una messe di notizie. Sappiamo però che la sua, e non solo per l'incrocio dell'origine meridionale con quella genovese e cioè di due culture tradizionali dove è predominante il sistema del clan familiare chiuso e arroccato, era una famiglia austera e di costumi spartani, all'interno della quale si privilegiava il merito. Giuseppe Messina era una sorta di patriarca che però non perdeva d'occhio i comportamenti della sua nidiata e seguiva direttamente, quasi da dietro le quinte, l'evoluzione di ciascun figlio valutandone subito le tendenze e le caratteristiche. Di Ignazio ci risulta che fosse uno studente serio e curioso; si applicava con successo a tutte le materie e non trascurava neppure lo sport, perché era di complessione sana e robusta: la ginnastica, l'atletica, il canottaggio (che praticò anche in età matura) persino il calcio che iniziava allora a diventare uno sport popolare, anche perché Genova, per via delle presenze inglesi (tutto si ricollegava al mondo marittimo e portuale), era stata la città antesignana del foot ball in Italia, con la sua squadra dal nome inglese, Genoa appunto, vincitrice dei primi campionati ufficiali. Ignazio fu anche per qualche tempo presidente della squadra di calcio Sampierdarenese, una delle antenate della Sampdoria.

Per tutta la sua esistenza Ignazio avrebbe amato la vita all'aria aperta. Come tutti coloro che erano nati sul mare e che dal mare traevano, per dirla metaforicamente, sostentamento e ragione di vita, trovava liberatorio il paesaggio alternativo della campagna e della montagna (che furono sempre le sue scelte delle vacanze e dei pochi momenti di relax). La famiglia Messina, pur agiata, trascorreva il tempo della villeggiatura nelle località dell'entroterra del capoluogo genovese, tra mamme, zie e bambinaie e con il vigilante occhio del "bacan" non troppo lontano e comunque presente tutte le sere e poi per il fine settimana, per il "sabato inglese" come si soleva allora definire il week end nel parlare comune.

Di Ignazio sappiamo che si imponeva come leader tra i fratelli, ma che era rispettato e autorevole anche tra i compagni del D'Oria (tra i quali, come rivela la rituale fotografia dell'anno della maturità, si riconosce il professor Eugenio Fuselli celebre architetto e docente universitario, scomparso quest'anno all'età di 100 anni): non era loquace, ma era efficace e sintetico nei ragionamenti. Amava primeggiare, non demordeva se credeva di avere ragione in buona fede, ma non era neppure gratuitamente competitivo. Negli studi era regolare e razionale,

ma aveva un pizzico di passione in più in due direzioni. Un sentiero che lo attraeva era la geografia: ma questo potrebbe essere un interesse abbastanza naturale e ovvio, considerata l'origine familiare e la professione alla quale era avviato. La seconda sua inclinazione – che sarà, a tratti, riemergente e costante – era la cultura umanistica tradizionale. La pittura e la musica avranno poi, nella fase matura della sua vita, un ruolo non trascurabile. La componente artistica del suo temperamento, sin dall'adolescenza, ne determinò la parte più profonda del carattere. Ignazio era un ragazzo deciso, forte del suo buon diritto, coraggioso, ma percorso, di tanto in tanto, da lampi di temerità, di voglie di scavalcare gli ostacoli imprevisi e di rifiutare, anche a proprio rischio, le palesi ingiustizie. A scuola, insomma, era per autocontrollo disciplinato, ma mordeva il freno se la situazione si esasperava.

---

*Genova e i travagli  
del primo quarto  
di secolo*

---

Genova era in quegli anni, nonostante crisi e travagli, la capitale italiana dello shipping e uno dei primi porti europei, con una sostanziale supremazia nel Mediterraneo. Non era stato un risultato facile da conseguire poiché a cavallo dei due secoli la situazione della flotta mercantile italiana non era delle più rosee. Il fenomeno, peculiare dell'Italia in generale, ma comunque vistoso e deflagrante a Genova, dove il mondo dell'armamento privato era arretrato e diffidente al cambiamento, riguardava la ancora insuperata e "vexata quaestio" dell'impiego delle navi a vapore. Ai genovesi il vapore sembrava uno spreco eccessivo: ritenevano infatti che facesse inutilmente lievitare i costi del trasporto, così come appariva loro esorbitante il costo d'una nave in ferro mossa da una potente caldaia. Fotografie dei porti di Genova e di Napoli, scattate appunto tra il XIX e il XX secolo e che ormai appartengono all'iconografia fissata nella memoria collettiva, ci rendono romantiche vedute di selve di alberi, di pennoni e di vele. Negli stessi anni, invece, i porti francesi e soprattutto quelli inglesi (alla fine del XIX secolo, metà del tonnellaggio mondiale batteva la bandiera dell'Union Jack) erano dominati dalla presenza alla fonda di piroscafi di ferro che innalzavano orgogliosi fumaioli. Ma, sempre per restare al paragone con l'Inghilterra, è importante constatare che il 90% del naviglio della Regina Vittoria era già a vapore, mentre la flotta mercantile del Regno d'Italia era ancora per il 70% a vela. A favore del vapore s'era battuto per tutta la vita l'armatore più "rappresentativo" del Risorgimento, Raffaele Rubattino che aveva intuito ancora prima dell'Unità del Paese l'importanza della velocità commerciale e della competitività sul mercato internazionale. Ma tant'è: a Genova, come altrove in Italia del resto, si preferivano semmai i "velieri a vapore" che uscivano dal porto a tutta for-

za eruttando una nera scia di fumo, ma che, appena giunti in alto mare, procedevano sulle loro rotte a vele spiegate, dopo aver spento le caldaie. Il vento, come tutti sanno, è gratis, mentre il carbone può essere fruttuosamente venduto nel primo porto dove si dovrà far sosta.

Sebbene non mancassero difficoltà e arretratezze proprio sul piano della tecnologia navale, Genova, dalla proclamazione dell'Unità in poi, era tuttavia cresciuta economicamente e urbanisticamente; aveva visto ingigantirsi il suo ruolo all'interno del Regno d'Italia, confermando la profezia del conte di Cavour che l'aveva designata sin dagli anni Cinquanta del secolo XIX quale futura capitale economica del Paese. L'industrializzazione cosiddetta di base (iniziata con le pioniere "Taylor & Prandi" e "Officine Balleydier" sino al colosso dell'"Ansaldo") ne aveva fatto, grazie anche ai capitali francesi e inglesi, il più importante centro produttivo italiano meccanico, ferroviario, navale, militare e siderurgico. Il boom dell'industria, con una forte remunerazione del capitale, aveva convinto agli investimenti anche i diffidenti genovesi, i quali, comunque, avevano continuato a operare (espandendole, vista la congiuntura favorevole) nelle loro tradizionali attività di banchieri, finanziari, assicuratori e brokers. Così il capoluogo ligure tenne a battesimo quella che "in nuce" sarebbe poi diventata la Banca d'Italia, nonché la prima e più importante Borsa Valori, la cui sede, imponente vestigia d'un antico splendore, troneggia ancor oggi nel cuore della "city" in piazza De Ferrari.

Genova, nel 1881, contava 176.585 abitanti che nel 1901 erano già 219.507. Nel 1911 erano già saliti a 265.533. Gli abbonati al telefono nel 1891 erano 690: sarebbero diventati molte migliaia nel 1914, alla vigilia dell'entrata in guerra.

Un tema polemico, però, animava in quegli anni il mondo imprenditoriale o comunque tutte le categorie coinvolte nello sviluppo economico e produttivo: si chiedeva a gran voce, per supportare degnamente sia gli sforzi produttivi industriali, sia lo sviluppo del porto (che nel 1903, con la presidenza del genero di Garibaldi, Stefano Canzio, era diventato "Consorzio Autonomo del Porto" con sede nel prestigioso Palazzo San Giorgio, restaurato nel gusto neogotico del tempo dall'architetto De Andrade) un "terzo valico" ferroviario che sorreggesse una linea direttissima Genova-Milano. Il Comune di Genova s'era mosso in questo senso sin dai primi mesi del 1900; nel 1907 era stato costituito un comitato ligure-lombardo per tentare di dar vita a una società di gestione privata che scavalcasse le troppo lente ed esitanti Ferrovie dello Stato. Non si andò molto avanti, perché a livello di Governo e di Parlamento non si comprese l'importanza di battere, per la conquista dei mercati dell'Europa centrale, la concorrenza già allora vittoriosa degli scali dell'Europa del Nord: Anversa, Rotterdam, oltre

agli storici porti "anseatici", quali Amburgo, Brema, Lubeca, eccetera.

Così, accanto alla vecchia linea dei Giovi che per raggiungere Milano passava per Ronco Scrivia, dopo un grande discutere, si puntò su una tratta che si sarebbe agganciata alla linea di Milano, in qualche modo potenziandola, passando per Arquata Scrivia e per Tortona. La guerra ritardò i lavori che furono completati soltanto nel 1922.

E la flotta? Abbiamo un dato che risale al 1908: le navi a vapore erano 419 per una stazza lorda di 903.567 tonnellate; ma già nel 1914 eravamo saliti a 637 unità per 1.430.475 tonnellate. Dopo un lungo periodo di vacche magre le maggiori compagnie - Navigazione Generale Italiana, Lloyd Triestino, Veloce, Lloyd Sabauda - chiudevano i bilanci in attivo, reinvestivano gli utili e distribuivano agli azionisti dividendi che oscillavano tra il 7% e il 10%. Nei porti liguri era iscritto poco meno del 70% del naviglio battente bandiera nazionale.

Il buon stato di salute del porto e dell'economia genovese era tale che, in pratica, i traffici ressero, come tonnellaggio di merci sbarcate e imbarcate, sino al 1916: gli affondamenti di naviglio e lo sconvolgimento bellico mondiale del biennio 1917-19 modificarono in senso negativo quello stato di cose, tanto più che alla crisi dei traffici marittimi si aggiunse la drammatica recessione dell'industria pesante che diede luogo a una sostanzialmente impossibile riconversione. Infatti le imprese meccaniche e siderurgiche (Ansaldo e Ilva in particolare) avevano, per via dello sforzo titanico di fornire armi alla Patria protesa ormai verso Vittorio Veneto, dilatato ed enfatizzato la loro produzione. Le imprese "di guerra" erano state sostenute in questa politica anche dal comportamento delle maggiori banche che avevano largheggiato nei crediti per ampliare le linee di produzione di navi, corazze per carri armati, autoblinde, cannoni e proiettili, fiduciose che lo Stato, in tempo di pace, avrebbe compensato con interventi finanziari mirati quella disfunzione congiunturale, provocata da eventi eccezionali. La crisi, come ormai è noto, venne pagata dall'Ansaldo, allora controllata dai fratelli Pio e Mario Perrone, sostenuta dalla Banca di Sconto. Va ricordato che negli ultimi mesi di guerra il gruppo impiegava in tutti gli stabilimenti sparsi sul territorio nazionale oltre 56 mila dipendenti che raddoppiavano con l'indotto.

La sfera di interessi dell'Ansaldo non era certamente limitata all'industria di guerra, ma aveva coinvolto molti aspetti della vita marittima, non solo a causa della produzione di corazze e cannoni per la marina militare, ma anche per il vasto impegno cantieristico che risaliva al secolo precedente.

Infatti, nel settore armatoriale, l'Ansaldo, che com'è noto era un'impresa dai mille tentacoli e profondamente differenziata, operava

con due nomi sociali: la Società Nazionale di Navigazione e la Transatlantica Italiana. Dai cantieri di Sestri Ponente, dai cantieri spezzini del Muggiano e dal cantiere Sabauda per oltre un ventennio vennero realizzate decine di navi mercantili, tutte destinate a coprire le rotte nel Nord e del Sud America. Nel tempo, purtroppo, non ressero alla concorrenza di altre compagnie italiane più agguerrite (come la Generale di Navigazione o il Lloyd Sabauda): con il crollo della vecchia Ansaldo furono perciò messe in liquidazione e il naviglio fu venduto e disperso, persino acquistato da armatori giapponesi.

Erano già gli anni della prima fase della ripresa. La Navigazione Generale Italiana varò, costruito in cantieri inglesi, il "Giulio Cesare", mentre dai cantieri di Sestri Ponente veniva realizzato il "Dulio" (1924). Il Lloyd Sabauda invece mise in mare il "Conte Rosso" e il "Conte Verde": tutte e quattro queste unità avrebbero coperto la rotta passeggeri, in grande ripresa, tra Genova e New York. Possiamo parlare, riferendoci a quei transatlantici, dei capostipiti del "made in Italy".

La vicenda dell'Ansaldo, con il fallimento della Banca di Sconto, dopo un durissimo duello con la Banca Commerciale, fa da sfondo, accanto alle agitazioni sociali (scioperi, occupazioni delle fabbriche) ai drammatici fatti politici, culminati con la "Marcia su Roma" e con l'ascesa al potere di Benito Mussolini e del movimento fascista nell'ottobre del 1922. Quel proscenio tutt'altro che sereno era il contesto nel quale muoveva i primi passi nel mondo imprenditoriale il giovane Ignazio Messina. Il quale, per sua fortuna, era in tutt'altre faccende affaccendato: tra il conseguimento del diploma di ragioniere e il servizio militare nella tranquilla Lucca evitò di trovarsi in prima fila negli scontri e nei conflitti di quei mesi.

Anche Genova non era rimasta spettatrice passiva degli eventi. In quel drammatico biennio 1922-24 in cui s'era insediato il governo di Benito Mussolini, come ha spiegato un acuto storico economico genovese, Giulio Giaccherò, sarebbero usciti di scena, loro malgrado, tre protagonisti della ripresa economica post bellica: il senatore Nino Ronco, presidente del Consorzio Autonomo del Porto che, succeduto a Stefano Canzio, aveva completato, con grande competenza e onestà, l'ampliamento del porto conseguenza della grande donazione del Duca di Galliera mezzo secolo prima; il senatore Federico Ricci, ultimo sindaco democratico di Genova, che si dimise dopo aver rifiutato l'ukase di concedere la cittadinanza onoraria a Benito Mussolini; il capitano Giuseppe Giulietti, leggendario organizzatore del sindacato della gente di mare, mazziniano, rispettato anche dagli armatori per la sua adamantina onestà, la cui ultima assemblea pubblica dei lavoratori marittimi venne dispersa a rivoltellate da una squadra fascista con molti feriti e contusi.

---

*I primi passi da  
"capo"*

---

È probabile, però, che quelle vicende, ancorché negative, abbiano maturato nel giovane Ignazio Messina, già più riflessivo e prudente rispetto alla sua età anagrafica, un modello di comportamento per l'avvenire. Ovvero, evitare di andare in conflitto, senza motivo, con il potere politico, sia pure tenendosi a rispettosa distanza dallo stesso; senza, insomma, lasciarsi troppo coinvolgere. Ma vedremo poi che non sempre riuscì di restare indifferente e neutrale. In Ignazio la prudenza diffidente del siciliano (che gli veniva dagli ascendenti paterni) si sposava con il distacco pragmatico del genovese (che gli veniva dalla madre) immedesimato nel consolidato modello comportamentale dell'"understatement".

D'altro canto, concluso il servizio militare, lo aspettava l'azienda che si stava consolidando. Chi ha conosciuto Ignazio Messina racconta che era certamente un grande lavoratore, innamorato delle proprie idee, non propriamente cocciuto ma certamente tenace. Inoltre Ignazio godeva della fiducia incondizionata del padre. Quegli anni Venti, così turbinosi politicamente, ma anche così ricchi di chances per chi credeva nella ricostruzione post-bellica risentirono – fatto che non va sottovalutato – del rafforzarsi del regime fascista che portò, per forza di cose, alla pace sociale, condizione necessaria alla ripresa dell'economia e degli investimenti. Mussolini, da parte sua, spentisi gli echi del fosco assassinio di Giacomo Matteotti, s'era affrettato a mettere da parte la maschera dell'antico rivoluzionario, virando, in chiave moderata, verso il mondo imprenditoriale (e apprestando la medesima manovra anche verso la Chiesa Cattolica). C'erano, insomma, nell'aria fin troppi elementi esterni per stimolare la fantasia e l'impegno d'un giovanissimo e ambizioso imprenditore. Ignazio inoltre si sarebbe dimostrato un vero "uomo di scagno", di grande tenuta e resistenza, con doti di autentico "fondista". Il suo temperamento, a quel che si sa, si distaccava nettamente dalla media. Era già quello che si dice un "leader", anche tra le mura domestiche.

La nave "Angelina" non era l'unica, come s'è visto, della piccola flotta dei Messina, mentre la linea con la Libia cominciava a dare soddisfacenti risultati. Giuseppe Messina, comunque, doveva a sua volta covare ambizioni di espansione, tanto è vero che, poco prima del 1929, aveva donato, dando vita a una società in accomandita semplice, le sue carature dei famosi piroscafi che abbiamo ricordato poco sopra (Lido, Sturla, Oretto e Foce) ai propri quattro figli: Angelina, Ignazio, Marcello e Rosario. Sappiamo anche che in quella prima accomandita entrarono, con loro quote, anche altri soci, Francesco Ciaravino e Carlo Arcidiacono che per molti anni era stato uno dei comandanti più apprezzati delle navi della società. Il comandante Arcidiacono sarà per tutta la vita qualche cosa di più d'un semplice dirigente o socio di minoranza per Ignazio, ma piut-

tosto un amico saggio e fedele che non lo abbandonerà neanche nei momenti più duri della sua complessa e tribolata vicenda di imprenditore.

Comunque è proprio attorno al biennio 1929-30 che avviene la svolta decisiva del gruppo. Gradualmente Giuseppe Messina si ritira e lascia la barra (mai una metafora fu più azzeccata) nelle mani già esperte del ventiseienne Ignazio, che ormai era di fatto il capo della società. È del 1929 la costituzione ufficiale (peraltro già abbozzata nel 1921) della "Ignazio Messina", sempre arroccata negli austeri uffici di via Milano 26. Ormai, dagli orizzonti della nuova società, il traffico dei vini sfusi da taglio e dei mosti è scomparso da tempo. La flotta traffica con altri e più remunerativi generi merceologici: zucchero, grano, petrolio, cemento. Il governo italiano infatti scommette sulla colonizzazione agricola della Libia (perché si ignora la ricchezza dei suoi giacimenti di petrolio celati sotto il deserto: era stata persino definita dagli avversari della sua occupazione uno "scatolone di sabbia"). È quindi un momento di espansione dei traffici e delle rotte.

Il giovane armatore afferra la congiuntura favorevole per i capelli. Sarà per tutta la vita un "tempista", sostanzialmente un "creativo" (forse anche in questa peculiarità del suo temperamento, c'è un guizzo di sicilianità): tutte doti naturali che Ignazio per molti aspetti alimentò, non chiudendosi solamente nel massacrante impegno aziendale. Viene descritto infatti, anche nell'ultima parte della sua esistenza, come si è già avuto modo di accennare, ricco di interessi culturali: la lettura, le arti figurative, il cinema, la musica, soprattutto quella operistica. Si piccava anche di essere sempre aggiornato su quanto accadeva nel mondo, per cui era molto attento anche alla lettura dei giornali. Atletico, robusto, non trascurava, forse pensando al proprio equilibrio psico-fisico, lo sport; fu sempre un appassionato di montagna e discreto sciatore; amava anche cavalcare in campagna. Negli anni Trenta (può essere considerata la prova d'una certa spericolatezza e d'un certo amore per il rischio) conseguì il brevetto di pilota d'aereo. Fu un sostenitore appassionato dell'Aeroclub genovese e strinse amicizia con la famosa pioniera del volo la nobildonna genovese Carina Negrone.

Anche richiamandoci a questa chiave di lettura psicologica del suo personaggio, emerge quindi, al di là delle indicazioni concrete del mercato internazionale che Ignazio esaminava con la massima attenzione e con assoluto scrupolo, la sua scelta – che si rivelerà in pochi anni quanto mai azzeccata – di puntare alle rotte per l'Africa Orientale e successivamente per l'area araba mediorientale. L'affermazione, se non ancora il successo, della società di navigazione, comunque, dopo il decollo più rallentato degli anni Venti, si compirà proprio nel decennio 1930-40. Ma sono gli anni in cui Ignazio, quasi a voler dare un

equilibrio più solido alla propria vita privata (fu un convinto credente e un sereno praticante, anche se non bigotto), prende moglie. Siamo nel 1932: il brillante armatore ha 29 anni; la sposa, Rosa Maria Poggi, una giovane di grande bellezza, appartenente a una famiglia della buona borghesia, ne ha undici di meno. Tra i testimoni dello sposo spicca un altro giovanissimo armatore che dimostra già tempra di leader, Angelo Costa, la cui famiglia d'imprenditori di seconda generazione traffica olio (invece che vino) e si occupa, con una curiosa diversificazione di investimenti, di raffinerie, d'industria della latta, di carpenterie, del settore immobiliare. Sarà un matrimonio d'amore, allietato da ben quattro figli: Maria Grazia (1933), Gianfranco (1935), Giorgio (1938) e Paolo (1943). Ignazio imprimerà alla famiglia un ruolino di marcia semplice e austero e soprattutto poco mondano, nella miglior tradizione genovese. Nel 1933 i Messina lasciano l'appartamento di via Milano (nel medesimo stabile dove, però, restano gli uffici della società) per trasferirsi in via Corsica. Ignazio, dopo il matrimonio, va ad abitare per la stagione estiva nella zona detta "dei Villini" nel quartiere di Pegli che, dopo i fastigi del secolo precedente, è ancora una località balneare e turistica, ricca di verde: in quella villetta nasce la primogenita Maria Grazia. La famiglia, che nel frattempo cresce, risiede in piazza Verdi dove nel 1935 nasce Gianfranco. Nel 1938, come si vedrà, i Messina vanno ad abitare in corso Italia.

Per l'estate la famiglia si trasferisce sui Giovi, nella villa dei nonni Poggi, dove vanno anche le famiglie dei fratelli di Rosa Maria, Massimo e Mino Poggi che vinceranno una medaglia d'oro per la vela a Kiel, in occasione delle Olimpiadi di Berlino del 1936. I fratelli Poggi che gestivano l'azienda fondata dal padre Ubaldo (casa di spedizioni Ubaldo Poggi) ebbero sempre rapporti di lavoro con la compagnia Messina, anche quando estesero la loro attività nel settore delle forniture navali. Massimo Poggi sarà poi, nel primo dopoguerra, presidente del "Genoa". Durante le vacanze, i Messina frequentano le altre famiglie borghesi che hanno case e ville nella zona: i Carpaneto, i Lercari, i Rivara, i Pagano. Successivamente, passeranno a villeggiare dal Passo dei Giovi al Ponte di Savignone, sino a che nel 1937 Ignazio acquisterà in Umbria, a Fassa (nei pressi di Gubbio), una villa circondata da una vasta tenuta. Sarà soprattutto in quel "buen retiro" che potrà dedicarsi con la moglie e con i figli a lunghe passeggiate a cavallo in aperta campagna.

La abilità di Ignazio Messina è dimostrata dalla felice scelta di intensificare le linee per e dalla Libia, quasi anticipando la politica economica del governo italiano che puntava alla colonizzazione e all'integrazione con le popolazioni locali, sempre percorse da un più che spiegabile spirito di rivolta e di indipendenza, sovente domato con sistemi drastici e crudeli da parte del Maresciallo Rodolfo Graziani. I viaggi per la Libia tra il 1929 e il 1935 si intensificarono sino a raggiungere le tre "corse" settimanali: la flotta Messina toccava molti porti del Tirreno, della Sicilia e poi Tripoli, Bengasi, Misurata, Sirte, Buerat. Si aggiunsero poi le linee per la Tunisia, per l'Algeria e persino per le isole del Dodecaneso, da tempo sotto il controllo diretto italiano.

Nel 1931, la società "Ignazio Messina" si arricchisce di nuove unità: "Borzoli", "Multedo", "Albarosa" e "Astero". Nel 1932 per un breve periodo effettuò un servizio di trasporto emigranti da Costanza alla Palestina con i piroscafi "Progresso" e "Risveglio". Sempre nel 1932 entrano in linea i piroscafi "Audace" e "Tenace". A questo punto c'è la necessità, di fronte all'infittirsi delle linee, di dare vita a un sistema che organizzi, coordini e assista il naviglio: è un'antica prassi non solo genovese. Dalla società marittima e armatoriale scaturisce per partenogenesi anche la società raccomandataria. Nasce così la società in accomandita semplice ARMA (Agenti Raccomandatori Marittimi Associati) con la sede a Genova in piazza Fossatello 2/5. L'ARMA viene dotata rapidamente di una struttura portante di chiatte, pontoni e rimorchiatori. In tempi stretti si moltiplicano le filiali: Savona, Bengasi, Massaua, Assab e numerose altre negli anni successivi.

Da una carta intestata del 1930 possiamo ricostruire per sommi capi la struttura della compagnia di navigazione che si chiama "Ignazio Messina & C.", società in accomandita semplice, "Successori a Gius. Messina & Tabuso". Per la linea Italo-Libica vengono impiegati, quali piroscafi di proprietà: "Lido" (1900 tonnellate), "Borzoli" (1800), "Multedo" (1750), "Sturla" (1700) e "Foce" (1200). Le partenze da Genova, che arrivano a frequenze di 2/3 alla settimana, seguono la rotta: Livorno-Napoli-Messina-Catania-Malta-Tripoli-Homs-Sliten-Misurata-Sirte-Bengasi. Sappiano inoltre, dallo stesso documento ufficiale, che c'erano deviazioni anche per Sfax e Susa in Tunisia.

Si ha quindi la sensazione d'una compagnia che ormai non è più tanto "piccola". Ma Ignazio ha già le sue grane. Egli appartiene al mondo degli imprenditori che si muovono in regime di libera concorrenza, con tutti i relativi rischi del mercato. Sulle rotte per la Libia infatti operano anche altre compagnie che sono sovvenzionate dalla mano pubblica. Ignazio insorge, senza peli sulla lingua, contro una

---

*Cresce la flotta.  
Le prime difficoltà  
«politiche»*

---

situazione nella quale gli vede delinearsi una condizione di concorrenza sleale. E fa nomi e cognomi in una serie di lettere ufficiali sia alla Federazione Fascista degli Armatori affinché intervenga a livello di Governo. Denuncia il favore di cui godono la "Florio" e la "Compagnia Transatlantica di Navigazione" e spinge la sua associazione di categoria a esigere che "le compagnie sovvenzionate siano tenute a mantenere i loro noli entro un dato limite, massimo o minimo". Questa lettera è del 23 luglio 1930, ma nei mesi precedenti, sempre sullo stesso tema, Ignazio Messina, convinto liberista (lo sarà sempre), tempesta uno dei personaggi più influenti del Governo, con il quale ha stretto se non amicizia, un buon rapporto di stima reciproca e di cordialità, Costanzo Ciano, eroe della Marina della Prima Guerra Mondiale e Ministro delle Comunicazioni (nonché consuocero del Duce). Ignazio è duro e abile nel rivolgersi a Ciano. Scrive perorando la propria causa: «... fidando sul nostro buon diritto, sul nostro spirito di sacrificio e sul favore che ha incontrato il nostro servizio, per resistere strenuamente e per non lasciarci sopraffare, onde mantenere e migliorare sempre una linea che abbiamo creato da oltre sette anni e che – senza nessunissimo aggravio per il pubblico erario – indubbiamente ha reso, rende e potrà rendere sensibili vantaggi ai rapporti commerciali-marittimi con la nostra Colonia Libica». E poi, come congedo, aggiunge: «Auguriamo fervidamente che – per il bene della Nazione – possa la Marina Libera vivere e dare il suo onesto contributo di non fittizia prosperità della Nazione, senza essere sopraffatta dalle Compagnie lautamente sovvenzionate...». Anche se politicamente non era più in auge, Ignazio doveva aver preso a prestito l'ultimo concetto da Luigi Einaudi. Ma la battaglia, al di là del "feeling" con Costanzo Ciano, non era facile. A novembre, infatti, Ignazio torna alla carica e chiede, con retorica ironia, al ministro se la sua compagnia di navigazione svolga per caso un servizio che non sia «di utilità o di decoro, oppure sia nocivo alla nostra Marina Mercantile e ai superiori interessi della nostra Colonia Libica...». Ebbene, a questo punto, conclude Ignazio «non ci resterà che uniformarci o ritirarci...». Non disponiamo delle risposte di Ciano, ma abbiamo, in compenso, un nuovo, durissimo e persino drammatico esposto sempre allo stesso ministro di pochi mesi dopo. Dal documento apprendiamo che l'anno precedente il ministero aveva respinto come "ingiustificata" la denuncia di concorrenza sleale da parte della "Florio". Qui, però, Ignazio porta solidissimi argomenti: la Messina per non perdere un cliente di tutto rispetto come la Società Italo-Americana del Petrolio ha dovuto diminuire i noli del 30%; la Società Esercizio Molini di Genova ha deciso di servirsi della "Florio" nonostante un'offerta con un taglio del 40% sulle tariffe correnti; uno sconto del 50% viene proposta all'"Eridania", ma questa opta

ta sempre per la "Florio"; c'è il caso della società "Cardinale-Belleli" di Bengasi cui si offre il trasporto di cemento a 40 lire la tonnellata, ma il concorrente siciliano scende subito a 35; infine, la "Molini Vottero" di Torino è costretta dalla "Florio", dopo una corsa al ribasso delle tariffe sino al 30%, a un patto di esclusiva.

Il mese successivo, Ignazio torna ancora alla carica con Ciano e gli fornisce una descrizione dettagliata delle merci trasportate dalla sua compagnia: tra l'agosto del 1930 e l'aprile del 1931 si è superato il milione di tonnellate. Messina argomenta che l'attività della sua società è socialmente utile agli interessi nazionali, anche se non effettua il servizio postale (quello che, in pratica, aveva fatto ottenere alla "Florio" la sovvenzione dello Stato). Messina continuerà la sua battaglia, a tutti i livelli, per l'intero 1932, attaccando anche la "Tirrenia": purtroppo per lui senza esito. Non gli restò che tenere duro e ribattere colpo su colpo, cercando generi merceologici che i concorrenti non potevano trattare. Riuscì così ad allargare le sue rotte e a potenziare la linea con la Tunisia.

Il leit motiv dell'attività esterna alla compagnia da parte di Ignazio, nella prima metà degli anni Trenta, resta comunque la guerra alle compagnie sovvenzionate. Non va dimenticato che il fascismo, proprio nello stesso periodo, aveva dato vita all'Iri in parte per controllare la Confindustria, in parte per salvare certi settori produttivi di difficile riconversione. Ma non va dimenticato che Mussolini, di formazione socialista e soreliana (e quindi anarco-sindacalista), credeva sostanzialmente nelle economie "miste", senza contare che, convinto della politica di potenza e quindi d'un incremento degli armamenti, voleva disporre anche di centri di produzione utili in caso di guerra.

In questo contesto, all'inizio del 1933, Ignazio dà nuovamente fuoco alle polveri perché il Lloyd Triestino, società sua volta sovvenzionata, s'è scatenato in una concorrenza spietata lungo una linea tra la Francia mediterranea, il Tirreno e la Grecia, rotte che la società "Messina" ha aperto da poco tempo.

Nei primi mesi del 1935, quando l'impresa di Etiopia non è ancora un fatto compiuto, Ignazio apre un servizio regolare libero per l'Eritrea, poco dopo suggellato dall'approvazione dell'Alto Commissariato per l'Africa Orientale. Ignazio agisce senza un programma preciso, andando dietro al proprio istinto (verrebbe da definirlo "fiuto"), cercando di rispondere al meglio alle richieste crescenti di quel nuovo mercato e riuscendo a tenere testa a un servizio congiunto del Lloyd Triestino e della Achille Lauro. Così passa subito da una partenza mensile a una quattordicinale, aumentando poi il numero delle navi e adattandole, con l'aumento della velocità, a ogni tipo di trasporti (merci, materie prime, operai, truppe e passeggeri). Si offerse di effettuare anche il trasporto gratuito della posta, arrivando a trasbordare gratuitamen-

te 50 mila colli di posta nel giro dei primi due anni di esercizio.

Assab, il vecchio porto conquistato per primo all'Italia da Raffaele Rubattino, Massaua e Gibuti sono i nuovi terminali della linea genovese: per la verità, si tratta di approdi tutt'altro che ben attrezzati, sgangherati, con poco e inadeguato personale e insufficienti attracchi. Le navi mercantili sono costrette a defatiganti attese all'ancora nelle rade prima di caricare e scaricare. Ma Ignazio non demorde: organizza proprie agenzie marittime, assumendo direttamente personale locale o anche italiano; favorisce la nascita, sempre con una partecipazione diretta o trasversale, di imprese di sbarco e imbarco, predispone depositi di merci e di combustibili, crea dal nulla piccole imprese che gestiscono rimorchi, chiatte e anche trasporti a terra, anche su rotaie. Singolarmente, nella parte di levante dello scalo di Genova, la bandiera dei Messina sventola a Ponte Eritrea, nome non casuale, dove la compagnia – in epoca assai lontana dall'attuale dei terminalisti in "autonomia funzionale" – ottiene un accosto fisso e vasti docks per immagazzinare e smistare la merce, riducendo le spese e guadagnando in agilità di manovra. In quegli stessi anni della penetrazione in Africa Orientale, la compagnia Messina ottiene di gestire nelle rotte con la Libia un servizio postale non sovvenzionato dallo Stato, che ottiene un caloroso successo da parte dei fruitori e lusinghieri giudizi anche da parte pubblica.

In questa politica di espansione, Ignazio gioca solo sulle sue forze, affrontando il mercato ostile con un impegno massacrante. Offre servizi limando al massimo i propri margini di guadagno, gioca sulla qualità del suo "pacchetto", attrezzando continuamente le sue unità alle esigenze del trasporto e privilegiando sempre le richieste di servizio degli enti pubblici (anche perché il giovane armatore, magari per la sua formazione mazziniana, credeva nell'"interesse superiore della Nazione") rinunciando più d'una volta a noli e a clienti più vantaggiosi.

A questo proposito è degna di essere ricordata la decisione, forse un po' spavalda, di Ignazio quando s'offerse, ai tempi delle cosiddette "inique sanzioni" (18 novembre 1935), di trasportare gratuitamente i rottami metallici raccolti dalle Federazione fasciste della Libia e dell'Africa Orientale. In Italia così confluirono centinaia di tonnellate di metalli che altrimenti non sarebbero mai stati utilizzati, dato l'alto costo del trasporto.

Un'altra iniziativa singolare (e promozionale: oggi diremmo d'immagine) fu il lancio di crociere dopolavoristiche, a prezzi stracciati, tra l'Italia e l'Africa Orientale e viceversa. Molti vecchi "coloni" dell'Eritrea e della Somalia, anche della seconda generazione, riuscirono a rivedere o a vedere per la prima volta il proprio Paese d'origine. Ma, soprattutto, molte famiglie rimaste in Italia riuscirono a ricon-

giungersi ai loro cari trasferiti in Africa (soprattutto quelli risucchiati dalle vaste, presunte chances che offriva l'immenso impero abissino) e a ricostruire regolari nuclei familiari, in perfetta sintonia con gli ideali perbenisti e familistici del regime.

Non solo: l'esperienza positiva del trasporto "patriottico" dei rottami di metallo suggerì a Ignazio un nuovo tipo di trasporto, quello di minerale di ferro dell'Eritrea, una merce che era considerata "povera" per lo scarso o quasi nullo valore aggiunto (alto costo del carico e del trasporto e basso prezzo di vendita), ma di cui l'Italia aveva disperato bisogno. L'applicazione di questi noli ridottissimi, fece sì che la compagnia poi riuscisse ad accaparrarsi il trasporto contestuale di merci "ricche" quali il cotone, il pellame, il caffè, le banane e, come nel Medioevo, anche spezie e coloniali. Tra il 1935 e il 1940 l'azienda su cui "regna" il giovane patriarca poco più che trentenne ha le rispettabili dimensioni di dodici-quattordici navi (diciassette alla vigilia dell'entrata in guerra) tra noleggiate e di proprietà, di una direzione con una settantina di impiegati e dirigenti e di oltre cinquecento marittimi imbarcati. Per non parlare, in termini di investimenti, di ulteriore occupazione e di indotto, delle numerose società collegate tra raccomandatarie, di spedizioni e di trasporto.

Nel contesto di questa politica di diversificazione, ma sempre in funzione dello sviluppo organico e coerente della propria attività, Ignazio Messina insieme a Temistocle Mariotti diede vita a una nuova società in nome collettivo (di cui si conserva l'atto costitutivo, presso lo studio del notaio Francesco Risso, datato l'11 febbraio 1928) che prenderà il nome di "Officine Mariotti Messina" e che sarà destinata ad attività di meccanica navale e di riparazione con sede a Calata Chiappella. Dopo alcuni anni i soci si divideranno. La "Mariotti" esiste ancora ai giorni nostri, mentre Ignazio costituirà la società "Ermes", sempre officine meccaniche navali, che opererà sino all'inizio degli anni Settanta per poi essere incorporata nella "Ignazio Messina & C.", svolgendo sempre una funzione operativa meccanica, navale, elettronica e di carpenteria.

C'è infine da aggiungere che Ignazio, nel periodo che va dalla Guerra d'Africa allo scoppio del Secondo Conflitto Mondiale, era riuscito a realizzare altre linee che presentavano minori problemi di gestione. Vale la pena di ricordarle: un servizio regolare di cabotaggio lungo la Riviera di Ponente sino a Nizza; altri servizi regolari per l'Algeria, l'Egitto, l'Egeo, la Palestina, la Siria, la Turchia, la Grecia, il Mar Nero, la Francia Mediterranea oltre Marsiglia. Venne sperimentata anche una linea settimanale postale, passeggeri e merci dalla Romania per Turchia-Rodi-Palestina-Egitto e ritorno.

In pratica, l'azienda, che nel 1921 era costituita da una nave da 1100 tonnellate, di un impiegato e da 14 marittimi, nel 1929 contava

quattro bastimenti per 6000 tonnellate, otto impiegati e 60 marittimi. Nel 1940, come s'è visto, le navi erano 17 per 47 mila tonnellate, 70 impiegati e 500 marittimi. A Tripoli, poi, la società disponeva d'un deposito galleggiante di carbone per il rifornimento delle navi, con 40 impiegati e 90 tra marittimi e portuali addetti. Accanto alla compagnia di navigazione s'era ramificata anche la società raccomandataria ARMA, con uffici a Bengasi, Massaua, Assab, eccetera. Era stata una bella corsa, considerato che già, alla vigilia della guerra, la Messina aveva acquisito i Camed (Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure, con una sussidiaria del cantiere a Lussinpiccolo) che davano lavoro a più di trecento addetti. Ma era stata una corsa lungo una rotta caratterizzata dalle procelle e da infinite scogliere aguzze.

---

*Anni esaltanti  
e difficili*

---

**D**ai pochi documenti in nostro possesso relativi alla metà degli anni Trenta, in coincidenza (1935-1936) con l'impresa etiopica, deduciamo che la compagnia Messina, pur sempre in battaglia con le società sovvenzionate (alcune delle quali, come la "Tirrenia" e il "Lloyd Triestino", ritroveremo dal dopoguerra sino alla fine del secolo scorso, più o meno nelle stesse condizioni di privilegio, nella grande famiglia delle Partecipazioni Statali, e più precisamente nella Finmare, una delle finanziarie dell'Iri), aveva allargato il raggio del proprio impegno, puntando alla conquista delle rotte del Mar Rosso verso l'Africa Orientale Italiana (Etiopia, Eritrea, Somalia), forte dell'esperienza della Libia. Da un dépliant di informazioni portuali dell'ottobre del 1936, vediamo Ignazio Messina sulla rotta tirrenica (Genova-Livorno-Napoli) puntare agli scali di Massaua, Assab, Gibuti e Mogadiscio con due nuove unità, la "Tembien" e la "Sembien". Dalle rotte adriatiche è invece escluso. I suoi concorrenti sono le compagnie «Lauro», che è emergente, "Lloyd Triestino", "Tirrenia", "Garibaldi", "Veneziana", "Armatori Bozzo".

Ma l'avversario più duro è sempre il "Lloyd Triestino": da un pro-memoria del Governatore di Addis Abeba, deduciamo che il "Lloyd" è protetto e che gli armatori privati, dal momento che questa società "è vincolata alle tariffe stabilite dal Ministero delle Comunicazioni", si sono fatti sotto e, approfittando, pare, della scarsa conoscenza delle leggi e delle normative da parte delle autorità preposte ai traffici nei porti eritrei e somali "questi armatori sono riusciti a strappare al Lloyd Triestino dei trasporti di persone e di merci appartenenti alle diverse Amministrazioni dello Stato". Siamo di fronte a un plateale gioco dei bussolotti: il Governatore Daodiace afferma, involontariamente, che i privati, pur non disponendo delle sovvenzioni sempre per via del servizio postale di pubblico interesse, sono riusciti

a portar via servizi e traffici, abbassando le tariffe e riuscendo tuttavia a guadagnare. Così l'alto gerarca, con l'autorità di cui dispone, interviene per "ristabilire l'ordine" alla faccia del mercato. Figurarsi se, a questo punto, Ignazio Messina se ne sta zitto. Non abbiamo copia della sua lettera o del suo esposto dell'11 luglio 1936, ma possiamo indovinarne il tono e le argomentazioni. Ma al Ministero delle Comunicazioni non siede più l'amico Costanzo Ciano. Il regime, trionfo per la creazione dell'Impero, sta ormai sterzando verso l'autoritarismo assoluto, privo di senso critico, anche nel linguaggio. Sono gli anni di Starace. La risposta a Messina da parte del Ministero (21 luglio 1936) è una doccia gelata.

«La lettera della S.V. in data 11 corrente è concepita in termini tali che dimostra, da parte di chi l'ha scritta, assoluta incomprendimento della disciplina fascista. Al di sopra degli interessi privati e di categoria, vi sono quelli di carattere generale, la cui tutela è di esclusiva competenza delle amministrazioni dello Stato, le quali non hanno bisogno, né di consigli, né di sollecitazioni da parte di chicchessia. Se nello scorso anno, in un momento di relativa calma nel porto di Massaua, fu consentito alla S.V. di istituire una linea marittima con partenze a data fissa, ciò non costituisce un diritto imprescrittibile, ma una semplice concessione che può essere revocata in qualunque momento».

Si allude poi a una «nuova situazione» creatasi sempre a Massaua (evidentemente tutta a favore del Lloyd, come nel pro-memoria del Governatore di Addis Abeba). Messina viene ancora ammonito: l'amministrazione infatti «non ha certo il dovere di chiedere il beneplacito della S.V., o di tener conto delle sue impazienze più o meno giustificate». Niente carota: solo bastone, perché il signor Ministro delle Colonie conclude: «Se pertanto la S.V. tornerà ad affacciare diritti e pretese che non hanno alcun fondamento, e per di più con linguaggio tutt'altro che deferente, mi vedrò costretto ad escluderla definitivamente dall'esercizio delle nuove linee». Tre giorni dopo, sempre con lo stesso tono perentorio, il Ministro invita Ignazio a inviare da quel momento le proprie missive «impersonalmente» e in una copia sola.

**M**entre Ignazio Messina combatteva, in pratica da solo, la sua battaglia contro le flotte sovvenzionate, alle sue spalle Genova era diventata per davvero una sorta di laboratorio di profondi mutamenti socio-economici. Ormai il capoluogo ligure non era più la "capitale economica" del Paese (Milano l'aveva ormai nettamente superata, sia per l'industria, sia per le banche e la finanza; a Torino la Fiat cresceva a ritmo esponenziale, dando vita a un vorticoso indotto). L'ammiraglio Umberto Cagni e il marchese Federico Negrotto

---

*Genova marittima  
e il fascismo*

---

Cambiaso, che dal 1924 alla prima parte degli anni Trenta s'erano succeduti alla presidenza del Consorzio Autonomo del Porto, avevano proseguito l'opera di ampliamento e di potenziamento dei moli e degli attracchi che era stata peculiare del senatore Nino Ronco, defenestrato dai fascisti. Era stato messo a punto da parte dell'ingegnere Carlo Canepa (al quale ancor oggi è intitolato il lungomare che va dalla Lanterna alla Fiumara) un progetto assai ardito di estensione della diga foranea dal Porto Antico sino alla foce del Polcevera e da questa sino alla foce del Cerusa, oltre Voltri, salvando soltanto a fini diportistici il porticciolo naturale dell'ansa di Pegli. Era un "piano globale" che prevedeva una serie di interrelazioni economiche, produttive e di servizio con l'area sestrese della cantieristica, le ipotesi di attracco per olii minerali e un porto-satellite con approdo lineare sino a Voltri. Nel frattempo il piano portuale prevedeva un potenziamento per gli spazi industriali a Levante (bacino di carenaggio), oltre a una riprogettazione della Stazione Marittima per i grandi transatlantici a Ponte dei Mille e a Ponte Andrea Doria. Non si parlava ancora, per evidenti limiti tecnologici, di aeroporto, ma si predisponeva però il bacino per l'idroscalo. Era l'epoca in cui in Italia, confidando sugli oltre settemila chilometri di coste, si pensava ingenuamente di ottenere aeroscali a basso costo.

Non erano solo sogni nel cassetto; all'inizio degli anni Quaranta, la Stazione Marittima era completata; il porto moderno e la diga foranea erano già arrivati alla foce del Polcevera; era pronto il bacino di carenaggio. Nel frattempo, alla fine degli anni Venti, Sampierdarena era "unita" a Genova direttamente per l'abbattimento del colle di San Benigno con notevoli conseguenze positive sia per l'assetto interno portuale, sia per le comunicazioni via terra. Nel gennaio 1926 Mussolini aveva firmato il decreto per la creazione sul piano politico-amministrativo della "Grande Genova", unendo al nucleo precedente già allargato nella seconda metà del secolo XIX ben 19 comuni che contavano circa 254 mila abitanti: la città superava largamente il mezzo milione di abitanti. Oltre alla rivoluzione urbanistica di San Benigno, verso la fine degli anni Venti venivano aperte le gallerie "Bixio" e "Garibaldi", modificando il traffico in pieno centro. Infine era realizzato il centro direzionale del complesso di piazza Dante, con edifici arditi e con la realizzazione del grattacielo piacentiniano detto "dell'orologio". Marcello Piacentini imprimeva ulteriormente il suo "segno" a piazza della Vittoria dominata dall'arco neoclassico dei Caduti. Iniziava l'assalto urbanistico al colle di Albaro, già residenza estiva dei Dogi, destinato a trasformarsi da oasi di verde a quartiere residenziale di lusso.

Il porto, come s'è detto poco sopra, si era attrezzato ad accogliere i grandi transatlantici che coprivano le rotte del Nord e del Sud America (ma anche dell'Estremo Oriente e dell'Australia). Alla fine de-

gli anni Venti c'era stata, proprio mentre Ignazio iniziava la sua gestione personale della compagnia che portava il suo nome, una grande svolta, con la demolizione d'una quindicina di grandi navi che ormai erano tecnologicamente inadeguate, nello stesso tempo in cui la Navigazione Generale Italiana varava, oltre al "Conte Rosso", al "Giulio Cesare", al "Conte Verde", al "Duilio" cui s'è già accennato, anche il "Conte Biancamano", il "Conte Grande", l'"Augustus" (che, con le sue 31.500 tonnellate di stazza, fu per alcuni anni la più grande nave del mondo), l'"Orazio", il "Virgilio". Il Lloyd Sabaudò invece metteva in mare il "Saturnia" e il "Vulcania". La Sitmar, invece, sin dal 1920, esercitava sulla linea di Alessandria d'Egitto con la "Esperia". Molte di queste unità sopravvissero alla guerra e terminarono la loro attività di servizio negli anni Cinquanta e Sessanta.

La crescita dell'economia mondiale ebbe un pesante arresto nel 1929, con il clamoroso crollo di Wall Street: gli effetti negativi ricaddero su tutto il mondo e soprattutto sul delicato gioco della domanda e dell'offerta dei noli, quindi sul costo dei trasporti. L'Italia fascista era alla ricerca dell'equilibrio – e non solo politico – interno. Mussolini finì per imboccare la strada della nazionalizzazione di molte industrie in crisi e delle banche, cercando a tratti una politica demagogica di deflazione e di illusorio apprezzamento della lira, mentre insisteva – ma non era l'unico al mondo – nel protezionismo del prodotto italiano non ancora competitivo sul mercato. Il governo italiano, in parole povere, seguì con non pochi affanni l'evoluzione della finanza internazionale e dello scambio delle monete, talvolta giungendo in ritardo agli allineamenti della valuta. Gli operatori italiani e quelli genovesi in particolare ebbero non poco a soffrire per la svalutazione – quasi d'un terzo del suo valore – della sterlina negli anni Trenta (quando fu agganciata all'oro, il cosiddetto "gold exchange standard"), dal momento che quasi sempre stipulavano i loro contratti nella valuta inglese.

Il protezionismo e le sovvenzioni spiegano, in un contesto internazionale confuso e oscillante, le difficoltà, non soltanto politiche, in cui vennero a trovarsi Ignazio e gli armatori privati che si giocavano ogni giorno la loro sorte sul mercato, confidando soltanto nelle proprie risorse e sulla capacità di intrapresa. Basterà un esempio, collegato a una importante voce merceologica trattata dalle navi Messina sulle linee da e verso la Libia: il frumento. La pittoresca "battaglia del grano" (chi non ricorda le infinite foto del Duce a torso nudo con la falce in pugno?) che aveva il fine più propagandistico che economico di aumentare la produzione per ettaro provocò una contrazione vistosa del traffico dei cereali, delle farine e dei semi oleosi, soprattutto a Genova che ne era monopolista addirittura da secoli.

---

*L'avventura  
dell'Africa orientale*

---

**N**ella seconda metà degli anni Trenta Ignazio dimostrò d'essere davvero un provetto navigatore, superando ogni temperie. La guerra d'Africa con la conquista dell'Etiopia (9 maggio 1936) lo aveva avvantaggiato, perché le linee con la Libia e con la Tunisia trovarono la loro naturale continuazione verso l'Africa Orientale lungo la rotta del mar Rosso. Sempre attento al mercato internazionale della cantieristica, Ignazio approfittò del fatto che la Germania di Hitler dal 1936 in poi puntava a vendere naviglio mercantile di recente costruzione e che era tecnologicamente avanzato e di assai robusta struttura come il "Tembien" varato a Bremerhaven. In pratica, c'era la possibilità di acquistare piroscafi quasi nuovi a buon prezzo (la Germania aveva scelto quella politica apparentemente inspiegabile, perché si preparava già alla guerra e intendeva disfarsi della flotta mercantile per riconvertire l'attività dei cantieri in produzione bellica).

Con una flotta così poderosamente potenziata, Ignazio fece finalmente breccia nel muro dei servizi governativi e ottenne ufficialmente la concessione del servizio postale per l'Impero Etiopico. Proprio in quegli anni, la Messina ebbe difficili rapporti con la flotta Lauro che operava nel medesimo settore dell'Africa Orientale Italiana. Tra le due compagnie si ricorse persino ai tribunali. Gli anni difficili, nei quali Ignazio tiene duro e ribatte colpo su colpo sono appunto il 1936 e il 1937. La domanda di servizi e di trasporti da e per la Libia, ma soprattutto come s'è già accennato per l'Africa Orientale, in pratica offre chances a tutti gli armatori più intraprendenti, per cui è possibile inserirsi e crescere. Anzi, proprio per l'incrementarsi dei traffici, i porti di Massaua, Aden e Gibuti a un certo momento "scoppiano" e sono costretti, in tempi rapidi, ad allargare la loro recettività e a costruire nuovi moli. Le opere portuali di Massaua sono di tali dimensioni che i ministeri delle Comunicazioni e delle Colonie debbono mettere ordine sulle linee e limitare le partenze. In più occasioni Ignazio è costretto a limitarsi a una sola partenza mensile per i porti del Mar Rosso, invece che due. Si arriva così a un certo riallineamento dei servizi e delle rotte, dando vita a "pool" di operatori privati coordinati tra loro sia per le rotte, sia per le tariffe. Ma non tutti, a quanto pare, stanno ai patti. Un armatore che si dà molto da fare è Achille Lauro, che smista servizi di trasporto dall'Italia al Mar Rosso con ben 28 unità, delle quali 15 hanno una stazza che va dalle 7.300 alle 10.200 tonnellate. La compagnia Lauro, insomma, sgomita e Ignazio, che si sente un po' ammaccate le reni, reagisce con energia.

Con robusti clienti alle spalle come la Italcementi di Bergamo e la Casa di Spedizioni Franzosini, per non parlare dell'impennata dei trasporti di coloni e di emigranti diretti alle nuove terre vergini africane (alle linee dell'emigrazione e dell'invio di manodopera agricola ed

edile viene adibito in esclusiva il piroscafo "Piemonte") la compagnia Messina si amplia: sposta la sua sede da via Milano alla più elegante via Cairoli al civico 11 e colloca la sua zona operativa di attracco per carichi e scarichi nella parte nuova del porto e precisamente nei moli Etiopia ed Eritrea nel bacino di Sampierdarena. Ma, come s'è detto, non era una vita facile. L'"alleato" Lauro cominciò, a quel che pare, un'operazione spregiudicata di concorrenza sui noli e sulle tariffe di trasporto. Ignazio, il 24 marzo 1937, scrive una delle sue proverbiali "letteracce" con obiettivo principale appunto la Flotta Lauro. Il destinatario è il Comandante del Porto di Genova. Ignazio esordisce dichiarandosi sicuro di non poter ottenere ascolto presso il ministero delle Comunicazioni, ma che ritiene che l'autorità competente, in un caso del genere, non potrà che essere il ministero delle Corporazioni, il cui intervento egli giudica «indispensabile» nell'interesse superiore dello Stato. Scrive Ignazio: «Riteniamo infatti che sia delittuoso – agli effetti nazionali – sperperare in ingiustificate lotte e concorrenze fratricide tante energie che potrebbero essere molto meglio impiegate in altri settori, specialmente nel campo internazionale, cercando di accaparrare interessantissimi traffici che attualmente sono di esclusivo dominio della bandiera straniera!».

A questo punto si fanno nomi e cognomi e si parla di "guerra di tariffe" posta in atto da Lauro che, da un documento inoppugnabile (offerte di servizi a importanti clienti), dal 1936 sino a quel momento, ha operato un taglio del 34% sui noli anche rispetto al livello già fissato dal ministero delle Comunicazioni. Un'azione che ha avuto, spiega Messina, effetti disastrosi perché nello stesso periodo sono notevolmente aumentate le spese di esercizio e di navigazione.

La battaglia di Messina non era delle più semplici, anche perché nel 1938 con una breve circolare il Viceré dell'Etiopia, ormai diventata Impero, il duca Amedeo d'Aosta ribadiva che "le comunicazioni sono assegnata al Lloyd Triestino": per evitare quindi «rilievi da parte della società concessionaria», tutti i responsabili civili soprattutto militari dovevano "scrupolosamente" attenersi a questa precisa indicazione che, nel frattempo, era diventata una legge. Messina, in un certo senso, per mantenere le sue navi sulle rotte dell'Africa Orientale era costretto a battersi su due fronti: il disinvolto Lauro e il superprotetto Lloyd Triestino. Dunque Ignazio non demorde e il 22 dicembre 1938, instancabile, scrive una missiva circostanziata al Ministro delle Comunicazioni Antonio Benni. Fa notare – la forma è la solita: molto garbata e rispettosa, ma non untuosa, sorretta da ragionamenti incalzanti – in primo luogo l'ottimo servizio postale, passeggeri e merci sempre svolto dalla sua flotta, che, pure, non è stata interpellata mai per servizi e per coordinare trasporti "pubblici". Spiega poi che le navi che

compiono le rotte del Mar Rosso e poi proseguono verso «le Indie e l'Estremo Oriente» non «accaparrano valuta» (dobbiamo intendere, a nostro avviso, pregiata, quasi certamente sterline: un argomento che in epoca di «inique sanzioni» doveva preoccupare il sospettoso regime fascista), anzi sono costrette a consumarla perché sono assai onerosi il passaggio del Canale di Suez e il costo del carbone. Suggerisce inoltre: «Mentre le stesse navi guadagnerebbero effettivamente della valuta estera per lo Stato se anziché fare tali viaggi oltre Suez, venissero impiegate in viaggi con carichi completi di minerale o fosfati dal Mediterraneo al Nord Europa, realizzando noli in sterline e dal Nord Europa all'Italia con carbone, evitando la necessità di noleggiare navi estere per il fabbisogno del Monopolio Carboni». La lettera si conclude con un repentino ritorno alle questioni delle rotte per l'Africa Orientale, ricordando la propria piena disponibilità e la politica aziendale da sempre conseguita del contenimento dei noli.

Tre settimane dopo Ignazio si rivolge, sempre per la medesima questione, all'associazione di categoria, ovvero al Sindacato Interprovinciale Fascista degli Armatori da Carico del Tirreno (che è l'antenna della Confitarma, una realtà nella quale sta emergendo come leader un armatore genovese di tre anni più anziano di Ignazio, Angelo Costa, il testimone delle sue nozze). Qui riemerge il Messina liberale e liberista di pochi anni prima. L'affermazione non lascia dubbi: «... confermando altresì, ancora una volta in maniera tassativa, l'inderogabile necessità di fare comprendere alle Superiori Gerarchie come la Marina Libera deve essere cautelata fortemente e preferita nei riguardi della Marina Sovvenzionata (o di preminente interesse che dir si voglia)...». C'è persino una stoccata audace, dati i tempi, seguita da una ulteriore bordata: gli armatori sovvenzionati sperperano gli ingenti utili «per incapacità» e perché «non sanno vivere di vita propria». A questo riguardo Ignazio allega un duro esposto già presentato al ministro Antonio Benni contro il Lloyd Triestino, la Garibaldi e la Achille Lauro, le tre società che il 23 gennaio 1938 danno vita a un «pool» per il trasporto merci «per i porti dell'Impero». Nello stesso tempo Messina minaccia querele e denunce penali contro ignoti che diffondono la falsa notizia d'un immediato abbandono delle sue navi lungo la rotta merci e passeggeri con scalo a Massaua.

È una guerra senza esclusione di colpi, perché Messina tempesta il viceré Amedeo d'Aosta e il Governo con numerosi esposti per dimostrare che, mentre le sue navi sono in porto a Massaua, pronte a rimpatriare i «gloriosi combattenti» italiani che «anelano» al rientro a casa, questi disgraziati invece, debbono aspettare giorni e giorni nei campi di raccolta, oppure essere caricati sulle unità ritardatarie del Lloyd Triestino (che sperpera valuta) non sempre adeguate ad acco-

glierli decorosamente. Segue una dettagliata descrizione della “Duchessa d’Aosta” che dovendo imbarcare 900 soldati e avendo una capienza per 480, riesce con pochi giorni di raffazzonato adattamento a caricarne 700 lasciandone 200 (supponiamo furiosi) a terra, mentre le navi Messina – la “Sembien” che diventerà poi la “Lugano” ne potrebbe ospitare circa mille comodamente – sono presenti ed efficienti, ma non vengono utilizzate.

Si va avanti per tutta la primavera e l’estate con il Lloyd che comincia ad avere qualche problema perché non sempre è in grado di far fronte alle crescenti richieste di trasporto di operai che confluiscono in cerca di fortuna verso la nuova Provincia dell’Impero. Così per il trasporto degli operai Messina propone viaggi con tariffe largamente scontate e torna alla carica con il Governo, ma riceve risposte gelide. Insomma, non sembra nelle grazie del potere, tanto è vero che la linea genovese (siamo nel settembre del 1939) viene obbligata a cedere merci e passeggeri già prenotati per Massaua alle altre società «di preminente interesse». Questo fatto scatena una dura richiesta di danni da parte di agenti marittimi e spedizionieri che avevano operato con la Messina e che ora debbono affrontare proteste, ritardi e richieste di indennizzo.

Messina comunque tenne duro: in quel 1939, anno al termine del quale sarebbe scoppiata la Seconda Guerra Mondiale con l’invasione della Polonia e poi della Francia da parte della Germania nazista, sia la sua linea, sia il Lloyd ottennero la riconferma della concessione delle linee marittime per l’Africa Orientale, ma solo il Lloyd ebbe la sovvenzione dello Stato.

I problemi della linea Messina non erano eventi circoscritti in una bega angusta, ma erano una conseguenza del contesto nel quale si stava modificando il mondo imprenditoriale genovese. Infatti, come s’è accennato, nel 1931 era stato fondato l’Istituto per la Ricostruzione Italiana, ovvero l’I.R.I., che in un certo senso pose proprio a Genova la propria capitale operativa: un vantaggio illusorio perché tutte le decisioni erano poi assunte, a livello politico, cioè a Roma. L’I.R.I. aveva assorbito la galassia dell’Ansaldo dopo il crollo dei Perrone. Mussolini aveva obiettivi ben precisi riguardo all’industria pesante, perché puntava come s’è già avuto modo di accennare – e neppure troppo simulatamente – al riarmo. Una mossa iniziale, nei primi anni Trenta, fu di operare la divisione tra i settori meccanico, siderurgico e cantieristico. Nacquero così la Finsider, la Fincantieri e la Finmeccanica. La seconda mossa – tra il 1936 e il 1938 – riguardò la ristrutturazione della raccolta del risparmio e della concessione dei crediti. Le tre

---

*Libera concorrenza  
e flotte convenzionate  
di Stato*

---

banche maggiori – il Credito Italiano (che aveva mantenuto la sede legale a Genova), la Banca Commerciale Italiana e il Banco di Roma – vennero dichiarate banche d'interesse nazionale e dirette in un certo senso dall'I.R.I. che diventava l'effettivo regista del sistema degli investimenti e, indirettamente, delle scelte produttive.

La stessa sorte subirono le compagnie Navigazione Italia, Adriatica, Tirrenia e Lloyd Triestino. Furono liquidate e fatte rinascere con lo stesso nome, con la sede nelle medesime città (Genova, Venezia, Napoli e Trieste). Collocate nell'I.R.I. sotto la finanziaria Finmare, furono preposte alle linee dichiarate di preminente interesse nazionale. L'Italia gestiva le rotte merci e passeggeri per le Americhe; il Lloyd Triestino ottenne le linee per l'Oriente e l'Australia; la Tirrenia ebbe le linee del Tirreno e della Libia e per il Nord Europa; l'Adriatica esercitava la sua competenza esclusiva lungo le rotte dell'Adriatico e del Mediterraneo Orientale. Alcuni storici dell'economia fanno notare che proprio negli anni che vanno dal Trenta al Quaranta si consuma il declino degli imprenditori genovesi come operatori autonomi e dinamici su tutti i mercati ove sia possibile spostare rapidamente e vantaggiosamente i propri capitali di rischio. Era un ruolo che, sia pure in tono minore, la classe economica aveva mantenuto anche quando aveva perduto la propria autonomia politica con l'annessione allo stato sabaudo. Adesso le scelte imprenditoriali – con le guerre d'Africa e di Spagna e con il gioco mutevole ma ferreo della politica estera del Duce – erano condizionate da Roma e quindi era giocoforza adattarsi a ruoli subalterni o farsi largo, con prudenza e con fatica lungo sentieri dove già esisteva una concorrenza privilegiata. Questo ci spiega le difficoltà incontrate dalle società private che operavano sul mercato con la filosofia della libera concorrenza: il travaglio di Ignazio Messina era largamente giustificato.

Va detto anche che non tutto l'orizzonte apparve negativo agli operatori genovesi, sia pure mortificati e un po' declassati (Mussolini non era certo un liberale in politica e in economia come Cavour), perché il clima di guerra e la corsa al riarmo consentirono di operare, anche con buoni profitti, all'ombra di quei "colossi" dell'I.R.I. che ormai dominavano, anche materialmente, il panorama economico della città di buona parte della regione (Savona e La Spezia). Anche la disoccupazione che negli anni Venti aveva toccato punte preoccupanti alla metà degli anni Trenta s'era ridotta moltissimo. In un certo senso Mussolini poteva parlare a buon diritto della "Dominante" riferendosi retorica e all'antica repubblica marinara. Dopo la guerra d'Africa e la cessazione delle "inique sanzioni" Genova proseguì, sino al 1940, in un periodo di benessere e di serena crescita. Purtroppo il regime fascista, dopo la seconda esperienza parziale di guerra, in Spagna, si pre-

parava anche inconsciamente verso una guerra di più vaste dimensioni: ma cresceva la produzione dell'industria pesante e del suo vasto indotto. Infine c'era da sottolineare che, abbandonata una prima fase di politica finanziaria eccessivamente deflazionistica e quindi punitiva per la bilancia dei pagamenti del Paese, il governo fascista aveva favorito le piccole e medie imprese (anche marittime, ma verrebbe da dire soprattutto) che avevano aumentato la loro competitività sul mercato internazionale delle merci e dei noli: un fatto che spiega ulteriormente perché operatori come Messina resistessero e prosperassero, pur restando al di fuori delle sovvenzioni dello Stato.

Lo condizione apparente di diffuso benessere a Genova e in Liguria ebbe il suo suggello con la storica visita di Mussolini nel 1938, quando nello stesso giorno il Duce (che tenne un affollato comizio in piazza della Vittoria, parlando da una tribuna altissima a forma di prua di nave) inaugurò il primo tronco sino a Serravalle dell'Autostrada Genova-Milano, la prima in assoluto in Italia, e l'Istituto "Giannina Gaslini". Sappiamo, per il ricordo d'un familiare, che Ignazio, che abitava ancora in piazza Verdi, seguì con molto interesse la manifestazione "oceanica" di piazza della Vittoria e il discorso del Duce.

Negli stessi anni veniva ampliato il bacino portuale di Sampierdarena e iniziava la sua attività il grande bacino di carenaggio delle Grazie. Furono messi a punto, dopo quella visita, grandiosi progetti di potenziamento delle linee ferroviarie liguri, d'un grande impianto siderurgico nonché d'un sistema aeroporto-idroscalo che doveva essere realizzato nell'area del ponente genovese, tra Cornigliano e Pegli, mediante il recupero dell'area necessaria che sarebbe stata strappata al mare grazie a una poderosa colmata di detriti.

Ma nel 1940, quando l'Italia entrò in guerra, tutti i sogni di espansione e di crescita naufragarono. Basterà scorrere al volo alcuni dati emblematici strettamente collegati all'economia marittima. Nel primo anno di funzionamento della Camionale, il transito fu di 147.162 autocarri per complessive 816.228 tonnellate di merce, mentre il traffico portuale era di 8.386.902 tonnellate di merce. Quest'ultima voce scese a 4.599.026 tonnellate appunto alla fine del 1940.

**P**roprio il 10 giugno del 1940, lo stesso giorno in cui Mussolini dal balcone di Palazzo Venezia annunciava alla folla che «batte nel cielo della storia l'ora delle decisioni irrevocabili» a Ignazio Messina capitò il più drammatico incidente della propria vita: da diversi anni aveva conseguito il brevetto di pilota aeronautico e, per mantenere l'allenamento oltre che la prontezza dei riflessi, volava su un piccolo velivolo con una certa regolarità. Ovviamente s'era levato in volo

---

*Il dramma  
della guerra*

---

all'oscuro di quel che la giornata avrebbe riservato agli italiani (e non solo a loro). Pensava a qualche ora di evasione per scaricare le tensioni accumulate. Invece, a causa d'un vuoto d'aria al suo piccolo mezzo, proprio quando si trovava sopra la città mentre era ai comandi l'amico Giorgio Parodi, anch'egli pilota e suo abituale compagno di scorribande tra le nuvole, e che in quel giorno voleva salutare la sua fidanzata che osservava le evoluzioni del piccolo mezzo alla finestra, precipitò in pieno centro proprio nella zona che sta tra via Corsica e il Poggio della Giovane Italia. Il velivolo rimase imbrigliato e parzialmente frenato nella caduta dalla fitta rete della linea aerea tranviaria. Era un'ora morta, a quanto pare, e il traffico non era certo quello di adesso: così fortunatamente non ci furono vittime né feriti tra i passanti. Messina e Parodi invece ne uscirono piuttosto malconci, tanto che si temette persino per la loro vita. A parte le numerose fratture che entrambi riportarono su tutto il corpo, Parodi subì anche una grave lesione alla scatola cranica. Ignazio Messina, che aveva battuto il capo all'altezza degli occhi, rischiò di perdere la vista. Una serie di interventi delicati effettuati da un luminare genovese, antesignano e pioniere della microchirurgia oculistica, il professor Luigi Maggiore, gli salvò l'occhio destro, ma per il sinistro non ci fu nulla da fare. Con caparbietà tutta siciliana continuò a guidare la macchina, ma nelle gallerie ci vedeva pochissimo, tanto è vero che durante i mesi estivi, nel periodo bellico, quando si recava alla sera dai familiari in campagna ai Giovi, insieme al suocero Ubaldo Poggi che era nelle sue stesse condizioni in quanto a vista, appunto in galleria rallentavano, aprivano i finestrini e misuravano la distanza dal muro con lunghi bastoni. Per fortuna, il traffico doveva essere minimo in quegli anni e non si verificò alcun incidente.

Nonostante la menomazione allo scoppio della guerra non si sottrasse al richiamo quale ufficiale, anzi si offerse volontario in qualità d'istruttore automobilistico: infatti, prima dell'incidente aveva pensato di arruolarsi nell'Aeronautica militare nel caso d'un conflitto che sembrava sempre più probabile. Ma nel dopoguerra, all'inizio degli anni Cinquanta, con grave disappunto (e lettere vibranti e proteste alla Prefettura) a Ignazio venne tolta la patente, episodio a causa del quale soffrì moltissimo. Non dobbiamo dimenticare che era pur sempre per il cinquanta per cento siciliano. Ma il suo carattere conservava anche la metà generosa, accanto a quella permalosa. Grato al professor Maggiore di avergli salvato la vista, fu per molti anni consigliere d'amministrazione (e benefattore) dell'istituto per ciechi "David Chiossone", storica struttura assistenziale genovese, di cui Maggiore era il direttore sanitario.

Ovviamente, subito dopo lo spettacolare incidente aereo, aveva dovuto dare l'addio al volo, uno sport che probabilmente costituiva una preziosa valvola di scarico per il suo carattere costretto a un co-

stume di vita e di lavoro stressante, ma comunque sempre e continuamente troppo razionale e confinato implacabilmente nella disciplina severa dell'autocontrollo.

Ben altri problemi lo dovevano però travolgere di lì a poco. Infatti, al termine del conflitto, fra affondamenti, catture, esplosioni a bordo, siluramenti, perse ben 13 delle sue navi. Nel 1945 gli sarebbe restato in attività soltanto il piroscafo "Lido". Perse anche – lo si deduce da un primo, dettagliato elenco di danni di guerra di cui chiedeva il risarcimento – due pontoni in legno, nove pontoni di ferro, tre chiatte di ferro, due rimorchiatori. Le pratiche per ottenere almeno una parte del risarcimento, iniziarono nel 1943, prima della caduta del regime (che obbligava tutte le imprese italiane a chiudere ogni pagina di corrispondenza ufficiale con il motto "Vincere!"), ma si conclusero solo nella prima metà degli anni Cinquanta. In quel frangente Ignazio ebbe come consulente e amico il dottor Francesco Manzitti, appartenente a una famiglia di manager e di professionisti, di formazione liberale e con spiccati interessi culturali, fondatore della rivista «Pietre». Manzitti sarà, con il fratello Giuseppe direttore e presidente dell'Assoindustria e di Genova e fondatore dell'Intersind, uno dei protagonisti della ripresa e della ricostruzione del dopoguerra. Si dimetterà clamorosamente da presidente del Consorzio del Porto, denunciando con particolare chiarezza i ritardi e le inefficienze della politica.

Messina, in questi anni difficilissimi, non perde la sua grinta e non cessa di martellare il ministro delle Comunicazioni. Nel 1941 – lo si capisce dal tono della lunga lettera – instaura un buon rapporto con il ministro Giovanni Cao di San Marco al quale denuncia senza peli sulla lingua errori, incertezze e gravi confusioni nel settore marittimo, con la flotta decimata dalla guerra o bloccata nei suoi traffici. Messina, forse per via delle gravi difficoltà politiche di quei momenti, è costretto ad abbandonare il solito stile epistolare stringato e mai retorico anche nei passaggi di più dura polemica, e deve arricchire invece le sue missive di riferimenti agli «olocausti» e ai sacrifici della Nazione impegnata nel tremendo sforzo bellico. È obbligato a ribadire, a ogni piè sospinto, la sua fede incrollabile nella vittoria finale, proprio mentre il disastro militare è già una realtà. Pure, nelle frasi iperboliche, punta subito a ricordare al ministro che le poche navi che gli sono rimaste vengono utilizzate dal Governo con noli che non coprono neppure il 25% dei costi; loda l'impegno del ministro e del presidente degli armatori genovesi, ovvero «il camerata Angelo Costa». Ma poi conclude ricordando che sarebbe meglio veder liquidati i primi danni di guerra, in modo che gli armatori, con quel denaro possano potenziare le loro flotte.

Ma c'è ancora in quegli anni una proposta curiosa di Messina, il quale, per la prima volta nell'aprile del 1942, si rivolge direttamente a

Mussolini per proporgli di dar vita a una «impresa fascista» o comunque «corporativa» che sia strutturata con la partecipazione, alle decisioni e agli utili, anche da parte dei lavoratori. Messina per dar vita al suo progetto vagamente utopistico (ma che risente dello spirito della «Tavole del Quarnaro» di D'Annunzio e sembra anticipare la Carta di Verona della Repubblica di Salò e persino del principio mazziniano di partecipazione dei dipendenti all'impresa) chiede però un determinante e preminente finanziamento da parte dello Stato, con l'imprenditore ripasmato in un ruolo sostanzialmente manageriale. Sappiamo che Mussolini risponde entusiasta, ma che poi del progetto non se ne fa nulla. Un anno dopo, nel marzo 1943, Ignazio scrive ancora al Duce dichiarandosi ancora disponibile a tentare l'esperimento. Ci credeva davvero, viene da chiedersi a distanza di tanti anni? Sul tema affascinante della partecipazione, negli anni successivi, sia pure in contesti differenti, non tornerà più. Resta però il fatto che era convintissimo di quello che andava proponendo al Duce (erano principi che facevano certamente parte del suo bagaglio di ideali) tanto è vero che nello stesso periodo 1942-43, sia pure in circostanze celebrative (anniversari, Natale di Roma e Festa del Lavoro, eccetera), Ignazio Messina, arringando le maestranze dei Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure di cui è l'amministratore, torna ad alludere, sia pure in forma più sfumata al suo progetto di impresa socializzata. Ma non tornerà più su quell'argomento negli anni bui della Repubblica di Salò: la stella di Mussolini era tramontata e il Duce non era più un interlocutore.

Messina è incalzato ormai da eventi più urgenti. Nel periodo più difficile della guerra infatti deve gestire quello che rimane dei propri servizi (con le unità «Imperia» e «Tembien») o sulle vecchie rotte con i piroscafi «Audace», «Ravenna» e «Ogaden» (nel 1942, nel corso della seconda guerra mondiale, la «Tembien» e la «Ogaden» vennero silurate) che sono impiegati per il Ministero delle Comunicazioni. Di quegli anni abbiamo, oltre che la corrispondenza con gli istituti di credito per i primi modesti rimborsi dei danni, le documentazioni delle fatture per le riparazioni al poco naviglio che scema di giorno in giorno da parte dei cantieri Odero, Terni e Orlando di Calata Gadda o delle officine Mariotti di Ponte Colombo. Sono i tempi in cui subisce anche il sequestro da parte del Ministero della Marina delle navi «Lido» e «Priaruggia», con nuovi e vistosi danni finanziari. Registriamo, sempre nel 1943, anche un episodio curioso: essendo notevolmente cresciute le difficoltà di comunicazione, ottenne dalla Regia Prefettura il placet per installare nella propria abitazione, nell'attico nel maestoso e neogotico Palazzo dei Tritoni di corso Italia 20, dove s'era trasferito nel 1938 e dove sarebbe vissuto sino alla morte, un telefono abilitato alle chiamate interurbane di cui sappiamo anche il numero: 33112.

Mentre l'Italia era divisa ormai in due Messina affrontò anche proposte interessanti per acquisire navi di cemento armato costruite e progettate con un sistema estremamente rapido, visto che non c'era tempo adeguato per impostare naviglio tradizionale nei cantieri. Ma non se ne fece nulla. Comunque Messina, pur inasprendosi il conflitto, s'era convinto che un armatore, vista la distruzione della flotta mercantile italiana, poteva con vantaggio dar vita a un complesso circuito virtuoso dello shipping costruendosi direttamente le proprie navi (ma realizzandole anche per conto terzi) e gestendo poi direttamente noli e linee. Così nacque la complessa operazione dei cantieri Pietra Ligure che avrebbe avuto il maggior sviluppo nel dopoguerra. I cantieri furono acquistati nel biennio 1938-39, quando s'erano concluse a favore della politica estera di Mussolini la guerra d'Etiopia e la guerra civile di Spagna e soprattutto quando in Italia si sperava ancora che il Duce giocasse di fioretto con le potenze occidentali proprio per evitare la tragedia della guerra.

Tutta l'attività di Ignazio Messina negli anni terribili che vanno dalla caduta del fascismo alla primavera del 1945 è legata alla difesa della sua flotta (o meglio, di quello che ne restava, tra affondamenti e requisizioni), barcamenandosi in una situazione tragica, ma anche dagli orizzonti incerti e mettendo a punto perizie, controperizie e verifiche provate sui danni dovuti alle vicende belliche. Doveva fare buon viso a cattivo gioco: e questo spiega probabilmente la fredda enfasi delle lettere ufficiali e invece il suo pessimismo confinato nelle mura private e forse comunicato a voce bassa soltanto a chi poteva capirlo e dividerlo, come Angelo Costa.

Ma come "la" pensava veramente il moderato e prudente Ignazio? C'è in quegli anni orribili un episodio che pochissimi conoscono e che vale la pena di raccontare per cercare di comprendere i risvolti della psiche complessa d'un uomo come lui, di sostanziale indole razionale, ma al tempo stesso capace di azioni generose e arrischiate. Messina, infatti, con grave rischio personale, offerse un posto di lavoro decoroso, uno stipendio e un aiuto ulteriore quando dovette darsi alla clandestinità all'ingegnere Guglielmo Levi, limpida figura di educatore, a lungo preside dell'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, che, nel 1938, a causa delle leggi razziali, dovette lasciare il suo posto. Nel 1961, scrivendo a Ignazio, l'ingegner Levi ricordava così la sua vicenda: «Io non potrò mai dimenticare che in un periodo assai triste della mia vita, quando una iniqua legislazione mi aveva posto al bando del vivere civile e mi aveva tolto qualsiasi mezzo di lavoro e di guadagno, Lei sia stato il solo a offrirmi un lavoro nella sua azienda, seppur logicamente in veste clandestina. Ricordo come Ella abbia per me istituito, in una stanzetta in salita della Rondinella, vicino ai suoi uffici di via Cairoli, al riparo da occhi indiscreti, un ufficio indipendente, ove ho

potuto lavorare con serenità. Perché a un uomo civile e d'onore, talvolta interessa più il lavoro che gli nobilita l'animo che il guadagno, o un sussidio che gli permetta di vivere, ma che lo lascia nell'avvilimento. Lì, per oltre due anni, sono stato a studiare progetti per la ricostruzione della Sua flotta, a compilare schemi di lavoro per il futuro del Suo cantiere, a organizzare il salvataggio e il ripristino delle Sue navi affondate, a operare insomma per quell'avvenire che in quel momento pareva lontano, ma nel quale ambedue si aveva fede, e che sarebbe tornato radioso.

Ricordo come Ella mi abbia dato un buon stipendio tale da sollevare le mie condizioni economiche assai precarie, dimostrando di non voler per nulla approfittare della mia quasi insostenibile situazione e come Ella si sia assunta una grave responsabilità facendomi lavorare, e che avrebbe potuto costarle assai cara.

Nel novembre 1943, al precipitare degli eventi, quando dovetti, essendo attivamente ricercato, passare alla macchia, Ella continuò farmi avere per mezzo del comandante Suni, col quale tenevo rapporti clandestini, sempre lo stipendio e anche regali extra che mi permisero di sopperire alle spese necessarie per il mantenimento dei miei figli in collegio a Santa Margherita».

Nella lunga missiva l'ingegner Levi precisava che, al momento di lasciare Genova, affidò a Messina persino i propri risparmi (titoli, obbligazioni, azioni) che l'armatore, sempre con gravissimo rischio nel caso d'una perquisizione dei fascisti o dei tedeschi, conservò nella sua cassaforte personale e restituì al termine del conflitto. Per questo motivo, Guglielmo Levi, rifiutando altri incarichi, anche più ambiti, nel campo della politica e del management, all'indomani della Liberazione, chiese di tornare a lavorare per la linea "Messina", perché si sentiva in obbligo morale «... di restituire col mio lavoro parte dei benefici ottenuti...» E vi rimase sino a quando non venne reintegrato quale preside all'Istituto Nautico San Giorgio.

Di tutti i fronti sui quali per cinque anni Ignazio aveva dovuto combattere, bruciando febbrili tensioni in un logorio estenuante, certamente il caso dell'ingegner Levi era uno di quelli di cui andava fiero, anche se non ne parlava con nessuno. Era però la dimostrazione palmaria della sua personale visione del mondo: un cristianesimo severo, un po' giansenista (conseguenza anche del suo sangue genovese), dove la mano destra non doveva sapere quello che faceva la mano sinistra.



## DOPOGUERRA: LUCI E OMBRE

---

### *Un orizzonte di macerie*

---

**A**i primi di maggio del 1945, quando la guerra era finita davvero, molti quartieri di Genova erano ridotti a cumuli di macerie. Il porto, in particolare, appariva come una sorta di cimitero fumante. Il bacino era invaso da centinaia di relitti di navi, di chiatte, di rimorchiatori affondati; la diga foranea era gravemente danneggiata; molti moli erano sottosopra e inutilizzabili per gli attracchi; la Stazione Marittima era quasi inagibile. Le febbrili trattative dei vertici del C.L.N. con il generale Günther Meinhold, comandante tedesco della piazza di Genova nei giorni che precedettero l'insurrezione popolare del 25 aprile (l'unica città in Europa che si liberò da sola dai nazifascisti: le truppe alleate, giunte 36 ore dopo da levante, osservarono stupefatte che i tram funzionavano già regolarmente), avevano salvato lo scalo dalla distruzione, grazie anche al senso di responsabilità dimostrato dallo stesso Meinhold, che volle evitare una inutile strage. Il porto, tuttavia, restava minato e quindi esposto a gravissimi rischi. La delicata operazione di sminamento, che occupò mesi frenetici di lavoro e molte vittime innocenti, riservò amare sorprese ancora per molti anni. Comunque, il ciclopico impegno di rimozione dei relitti (i tedeschi avevano praticamente predisposto un sistema quasi scientifico di affondamenti per impedire un probabile e temuto sbarco militare alleato) portò nel volgere di due anni al recupero di ben 207 unità di diversa stazza sommerse e sovente emergenti a pelo d'acqua e di 400 galleggianti adibiti ai servizi interni.

La prima apertura d'ingresso allo scalo ad essere liberata fu quella di levante, dirimpetto all'attuale Fiera Internazionale. Fu rimosso un vistoso relitto e, tra le sirene spiegate, entrò per primo all'interno del bacino il 13 giugno 1945 un agile motoveliero di modesto tonnellaggio, battente bandiera italiana, il "Santa Chiara", con un carico di merci varie: si tornava a vivere. Il porto, vero cuore della città, era percorso da un vento impetuoso di rinascita.

Ignazio Messina non si tirò indietro nella complessa operazione di dare nuova vita al porto. Il 20 agosto 1945 diede vita alla C.A.I.M., (Cooperativa Armamento Imprese Marittime): l'obiettivo della nuova impresa, che presentava non pochi rischi sul piano operativo, era lo sminamento dello scalo, imposto all'Italia dagli Alleati insieme ad altre clauso-

le onerose previste dallo stesso Trattato di Pace. Dopo alcuni anni, concluso l'obiettivo principale dell'impresa, la C.A.I.M. diede vita a una officina meccanica ubicata a Calata Boccardo – accanto alla OMSA, alla Scarsi e alle Officine San Giorgio – per la costruzione di strumenti di navigazione e di carte nautiche. L'impresa è operativa ancor oggi ed è riconosciuta ufficialmente dall'Istituto Idrografico della Marina. La C.A.I.M. ebbe per molti anni come consulente principale l'ammiraglio Luigi Durand de la Penne, medaglia d'oro al valor militare della Marina ed eroe della Baia di Alessandria. Negli uffici della C.A.I.M. spicca ancor oggi la foto incorniciata di Giuseppe Messina, alla cui memoria Ignazio aveva intitolato la cooperativa sin dal suo sorgere.

Già nei primi mesi del 1947, infatti, ottomila metri di banchina (su un totale di undicimila) erano praticabili, mentre erano già funzionanti i bacini di carenaggio delle imprese di riparazioni navali. I cantieri lavoravano a pieno ritmo e i collegamenti ferroviari distrutti dai bombardamenti erano già riallacciati allo scalo. L'ingegnere Carlo Canepa, che era stato messo in un angolo dal fascismo, sia pure nella generale riprovazione del mondo marittimo e portuale, venne chiamato, a titolo di giusto risarcimento, soprattutto morale, alla presidenza del Consorzio Autonomo del Porto, dal momento che per motivi di età e di salute non era possibile riportare a Palazzo San Giorgio il senatore Nino Ronco: Canepa però rimase in carica per poco tempo (soltanto due anni), perché morì nel 1947. Pochi anni dopo sarebbe deceduto anche il senatore Ronco. Anche il leggendario capitano Giuseppe Giulietti riemerse dalle nebbie politiche dell'oblio, cercando di rimettere insieme un movimento sindacale unitario per la gente di mare. Ma i tempi – e soprattutto la politica – erano profondamente cambiati. Giulietti si rese conto che non gli restava che mettersi da parte.

Il traffico portuale di Genova, nel 1944-45, era stato di fatto azzerato, rispetto agli oltre 6 milioni di tonnellate di merci trattate ancora nel biennio 1938-39: ma nel 1947 si era già oltre i quattro milioni di tonnellate con un trend in netta crescita. Nel 1949 si sarebbe arrivati già a 7 milioni e 500 mila tonnellate. Inoltre, va ricordato che le merci trattate solo per un quarto (1946) erano trasportate da mercantili battenti la bandiera italiana, dal momento che la nostra flotta da carico era semidistrutta: ma la percentuale di naviglio nazionale superò la quota del cinquanta per cento nel giro di diciotto-venti mesi, in seguito a un'azione inarrestabile di ricostruzione. Tra l'altro, proprio verso la fine del 1946, in seguito a un accordo commerciale con gli Stati Uniti, il governo italiano ottenne, al fine di ricostruire la propria flotta mercantile e di riavviare i servizi interrotti, una prima tranche di 47 navi da carico della categoria detta "liberty" (una denominazione per certi aspetti emblematica per unità destinate a resistere soltanto pochi anni, ma comunque porta-

trice di buona sorte): fu una delle prime azioni concrete degli U.S.A. a favore d'una rapida ripresa dell'economia italiana. A queste prime unità l'anno successivo se ne aggiunsero altre 42, mentre, via via, venivano restituiti all'Italia importanti piroscafi passeggeri e grosse navi da trasporto, tutto naviglio che era rimasto sequestrato nei porti americani al momento dello scoppio della guerra. Queste navi vennero distribuite agli armatori privati in proporzione alle perdite subite, talvolta come anticipo degli stessi danni di guerra, le cui pratiche, come sempre accade, erano lente e complicate.

Al tempo stesso, si riprendevano i grandi progetti interrotti con la guerra: il prolungamento sino a Milano dell'autostrada rimasta ferma ad Arquata e la realizzazione del "polo" aeronautico-marittimo a Sestri Ponente, anche se si discuteva ancora (anacronisticamente) intorno a un possibile ruolo strategico degli idrovolanti soprattutto per trasportare merci e passeggeri, riprendendo un vecchio progetto che s'era alimentato in Italia negli anni dell'autarchia, quando i costi per realizzare aeroporti apparivano proibitivi per l'Italia. S'era pensato infatti di sfruttare i settemila chilometri di costa della penisola per impiantare idroscali a costi assai ridotti. Ma gli idrovolanti erano ormai superati dalla tecnologia che la stessa guerra aveva sviluppato: così anche a Genova si fece largo, già nella seconda metà degli anni Quaranta, il progetto più concreto di realizzare una pista per il traffico civile nella zona di Sestri Ponente, strappando spazio al mare con il sistema delle discariche. Ma per disporre d'un aeroporto appena praticabile sarebbero trascorsi ancora più di vent'anni.

Gli armatori italiani, ovviamente, si inserirono nel grande fiume in piena della ricostruzione: nella primavera-estate del 1945 rinasceva la loro organizzazione di categoria, l'Associazione Armatori Liberi, successivamente ribattezzata Confitarma, sotto la presidenza (ma sarebbe meglio dire sotto la leadership assoluta) di Angelo Costa, che ormai da una dozzina d'anni s'era già imposto come guida degli imprenditori del settore marittimo, essendosi ormai affermato come esponente di punta di quella che per molti decenni sarebbe stata indicata come la "great family" per eccellenza dell'imprenditoria ligure: una famiglia-azienda, con il suo bravo "bacan" e con i ruoli subalterni affidati ai figli, ai nipoti e ai generi sulla base d'un rigido criterio di cooptazione, un po' come nel Medioevo. Un "clan" con la sua politica interna e con la sua politica estera, pronta a diversificare gli investimenti – armamento, edilizia, oleifici, industria della latta, carpenteria, proprietà terriere, finanza, eccetera – e il cui capo, nel dopoguerra, per ben due volte e per lunghi periodi, sarebbe stato anche alla testa della Confindustria, interlocutore privilegiato di Alcide De Gasperi, dei ministri economici e persino – con un alto e severo rispetto reciproco – del massimo dirigente della Cgil del suo tempo, Giuseppe Di Vittorio, cui

sarebbe poi succeduto, guarda caso, un genovese, Agostino Novella.

Gli armatori privati, lo abbiamo riscontrato nell'attività del giovane Ignazio Messina, avevano sempre avuto un'esistenza tormentata, peculiare di chi dal mare e con il mare trae la ragione della propria esistenza, sia che si tratti di necessità vitali, sia che abbia come scopo la crescita d'una impresa e il guadagno. In Italia, curiosamente, le aggregazioni dei marittimi e degli armatori erano sorte a pochi mesi di distanza l'una dall'altra, nel 1901. Le Leghe Operaie Marittime di Pietro Chiesa (portuale e parlamentare socialista sampierdarenese, di formazione riformista), vicine al periodico «Avvisaglie», diventarono la Federazione dei Lavoratori del Mare poco prima che nascesse (9 aprile 1901) la Federazione Armatori Italiani. Forse ispirata alla ventata di spirito umanitario e positivista della Belle Époque, la Federazione contribuì alla cancellazione della odiosa figura del "sensale d'armamento" (sorta di procacciatore-mediatore di equipaggi, che sparì in via definitiva solo nel 1926) e spinse il Governo e il Parlamento a mettere mano alla riforma e soprattutto all'ammodernamento del Codice della Navigazione, la cui entrata in vigore risaliva al 1877, ma che era di fatto una sorta di calco del Codice Veneto del 1768, a sua volta plasmato sulla falsariga delle *Ordonnances* di Luigi XIV che risalivano al 1681. Ma il nuovo Codice della Navigazione venne varato soltanto nel 1942, nel pieno della Seconda Guerra Mondiale. Gli armatori avevano subito, come s'è visto, la perdita del 45% del loro naviglio nella guerra 1915-18, dopo che dall'inizio del secolo erano cresciuti impetuosamente. Non va dimenticato infatti che tra il 1900 e il 1913 erano partiti dall'Italia via mare otto milioni di emigranti su una popolazione di poco più di trenta milioni di abitanti: il loro trasporto aveva indirettamente impresso un impulso notevole alla crescita della flotta mercantile nazionale.

Nel primo dopoguerra c'era stata la grande crisi che aveva bloccato la ripresa immediata dei traffici e c'era stata anche una crescita vistosa dell'attività sindacale, grazie all'energia del mitico organizzatore dei marittimi, il capitano Giuseppe Giulietti, con numerosissimi "fermi", oltre trecento, di navi per protestare contro le disumane condizioni della gente di mare. Ma l'avvento di Mussolini aveva finito per fascistizzare le attività di tutte le associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori. Abbiamo a questo proposito osservato, anche indirettamente, dalle polemiche e dalle ansie di Ignazio Messina, la viva preoccupazione dell'armamento privato (pur nella marcata crescita delle costruzioni navali, dei traffici mercantili e passeggeri, nonché dell'infittirsi delle linee nel corso degli anni Trenta, superate le crisi mondiali di Wall Street e delle successive svalutazioni della sterlina e del dollaro, le monete egemoni del mondo dello shipping) per l'"allargarsi" sul mercato, non sempre in maniera ortodossa, delle società pubbliche sovvenzionate.

Ma nel 1945, con il 50% del naviglio perduto o distrutto e con la crisi imminente su un Paese come l'Italia semidistrutto e sconfitto (e come tale ritenuto dalle Potenze vincitrici del conflitto), gli armatori si trovarono di fronte allo stesso problema: l'Italia democratica puntava al protezionismo marittimo delle compagnie statali non solo per i collegamenti di servizio sociale da e per le isole, ma soprattutto, prima ancora che dall'America arrivassero le "liberty", per i servizi di trasporto nei settori di primaria importanza per la ricostruzione, ovvero il siderurgico e il petrolifero.

---

*Il "difficile"*  
1945

---

Uno spaccato del pensiero e della visione politica di Ignazio Messina emerge, all'indomani dalla Liberazione, da uno scambio di lettere di grande chiarezza e sincerità con un esponente della lotta partigiana, Damiano Valle, di Pietra Ligure e anche dal modo in cui seppe uscire, con notevole energia e coraggio, dalle secche d'una incriminazione di collaborazionismo con i tedeschi e con i fascisti da parte del Comitato di Liberazione di Pietra Ligure. Nell'archivio dell'azienda, con riferimento all'epistolario con Valle, il partigiano "Giorgio", sono conservati quattro singolari documenti: il primo è del 14 maggio 1945 ed è una sorta di messaggio o di "lettera aperta" ai dipendenti dei Cantieri del Mediterraneo. Si tratta, in buona sostanza, di un invito alla normalizzazione, dopo la fine della guerra in generale e della guerra partigiana in particolare, e che contiene molte osservazioni sensate e, diremmo quasi, "presbiteri" pur condite d'una certa dose – inevitabile – di paternalismo; il secondo, 20 maggio, è una lettera, anche questa resa pubblica, di commento da parte di Damiano Valle, che parla di «comunicazione in pretto stile fascista» da parte di Ignazio Messina e nella quale si ribadisce con brevi argomentazioni la necessità e l'obbligo di epurare (scritto a lettere maiuscole e ripetuto tre volte) e quindi cacciare dal cantiere alcuni elementi, tra capi e capetti, ritenuti pesantemente compromessi con la Repubblica di Salò. Dalle parole di "Giorgio" si intuisce un clima pesante e un desiderio se non proprio di vendette, quanto meno di ritorsioni. La terza lettera, del 22 maggio, più articolata, è ancora indirizzata da Damiano Valle a Messina. È una missiva più lunga, più franca e spigliata, con molte osservazioni sostanzialmente corrette (accanto ad altre più propagandistiche e legate allo stato d'animo spiegabile con il momento storico e gli eventi tragici appena attraversati) e che serve a farci capire la mentalità diffusa (e soprattutto le speranze ideali e le inevitabili ingenuità) dell'ambiente in cui si muoveva l'azione del C.L.N. di Pietra Ligure; il quarto documento è la pacata e sostanzialmente civile replica di Messina del 27 maggio.

Da questo breve epistolario si deduce intanto che Ignazio Messina

si piegò a prendere la tessera del Partito Nazionale Fascista soltanto nel 1939, anno in cui le pressioni sui non iscritti erano ormai fortissime in tutti i settori di lavoro, soprattutto privati (dove era più facile svicolare e sottrarsi ai controlli degli occhiuti federali) e con particolare riferimento a personalità in vista e a dirigenti. Una sorta di aut-aut. Si apprende inoltre che, comunque, l'armatore non aderì alla Repubblica Sociale Italiana, anche se cercò umanamente di barcamenarsi tra minacce e pressioni di tutte le parti in causa, avendo la consapevolezza d'essere un vaso di coccio tra vasi di ferro: una condizione di fragilità destinata a crescere nel momento in cui, venuto meno ogni atteggiamento dettato dalla razionalità, avrebbero parlato solo le bocche dei fucili. Risulta molto chiaro, infine, che, con la propria flotta distrutta e con il blocco delle linee per l'Africa Orientale, quando le ex Colonie italiane erano ormai sotto il controllo militare e civile britannico (e con il Negus reintegrato ad Addis Abeba), Messina era particolarmente impegnato – verrebbe da dire arroccato come dentro un fortino – nella gestione dei Cantieri del Mediterraneo, che fondati nel 1916 come attesta un documento stilato nello studio del notaio Francesco Bonini (lo stesso presso il quale sarebbe stata stesa la costituzione dell'Istituto Giannina Gaslini) erano stati acquisiti da Ignazio alla vigilia della guerra, quando erano un'impresa boccheggiante in seguito a un lungo periodo contrassegnato da vistose diminuzioni del capitale societario. Messina, nonostante le difficoltà del periodo bellico, nel 1941 aveva rinvigorito l'azienda con un vistoso aumento del capitale sociale da 360 mila lire a dieci milioni di lire.

Ignazio, anche se non abbiamo testimonianze dirette in proposito, confidava ancora nel 1942 nel ruolo strategico del cantiere, perché le costruzioni navali assumevano in quella contingenza storica un ruolo preminente e determinante per la futura ricostruzione, nella quale Ignazio fortemente sperava: varare nuove unità per se stesso e in conto terzi nella prospettiva d'una grande ripresa economica e sociale del Paese in un clima di libertà, quello che egli riteneva il più idoneo come incubatrice dello sviluppo. Ignazio prevedeva la sconfitta dell'Asse? Certo, non poteva affidare alla pagina scritta i suoi "veri" pensieri o le sue riflessioni critiche, perché era troppo pericoloso. Di natura prudente, cercava di non tradirsi perché erano pochissime le persone di cui poteva fidarsi. Ma appare abbastanza certo che, con i continui affondamenti del suo naviglio e con i disastri militari degli italiani e dei tedeschi in Africa Orientale, in Libia, in Tunisia, in Egitto, nella penisola balcanica e in Russia, non fosse difficile per un uomo intelligente e riflessivo, quale egli era, non trarre precise conclusioni. Presto sarebbe stato necessario e urgente rimboccarsi le maniche per ricostruire un Paese normale.

Il clima politico a Pietra Ligure, pur nella tradizionale moderazione e nel pragmatismo delle genti della Riviera, non era drammatico, ma neppure troppo tranquillo all'indomani della Liberazione. Troppi elementi concorrevano a dare luogo a dei problemi, una situazione del resto inevitabile e ineludibile data la incontrollata (e incontrollabile) concitazione della temperie storica.

Dalla "lettera aperta" ai dipendenti si evince che all'interno del cantiere (nei momenti di maggior lavoro avrebbe occupato sino a 900 persone, con un indotto diretto e indiretto di altrettanti addetti: un peso non trascurabile in un centro di poche migliaia di abitanti, quando il turismo non era una realtà ancora trascinante sui piani finanziario ed edilizio) correva una certa indisciplinazione, che qualcuno cercava di strumentalizzare anche per l'accumularsi di invidie, pettegolezzi, malignità, con stratificazioni di anni e anni di antipatie e di ribellioni appena sopite. Erano in corso, come s'è constatato, epurazioni di dirigenti, di quadri intermedi e di capi-operai. Pietra Ligure non era un caso isolato: in tutta Italia si mescolavano vendette politiche e rancori personali. Messina, nel suo scritto, sembra preoccupato di voler ripristinare, in tempi stretti, oltre che la disciplina, anche la produzione e la produttività. Come del resto aveva fatto nelle missive rivolte ai ministri del regime e allo stesso Mussolini, egli comincia il suo ragionamento prendendolo alla larga, facendo leva sulla propria soddisfazione di fronte all'affermarsi in quei giorni di quegli ideali «di verità, di libertà, di giustizia, di elevazione e di progresso». C'è una pubblica adesione alla democrazia liberale (che, in forma più o meno marcata, fu certamente una sua convinzione radicata e un valore da difendere). Per questo, Messina allude a «ingiustizie e non necessarie violenze» altrimenti non sarà facile la ricostruzione civile e «morale anzitutto» dell'Italia.

Non vale la pena di incancrenire le polemiche e le questioni personali, spiega, perché «nessun nostro operaio è stato deportato in Germania o altrove» e «nessun nostro macchinario o materiale è stato asportato», mentre «alle difficoltà di vettovagliamento siamo riusciti a ovviare nel miglior modo possibile». E qui l'annuncio ottimista: «Il nostro stabilimento potrà essere prestissimo tecnicamente in grado di lavorare in pieno, dando possibilità di sostentamento e di miglioramento a molte famiglie e valido contributo alla resurrezione della Patria». Quello che non va giù a Ignazio è l'azione del locale Comitato di Liberazione che ha portato alla sospensione di dipendenti con accuse «vaghe» e «senza motivazioni». Questo è ritenuto da Messina «ingiusto e inammissibile». Non gli piacciono «rappresaglie e intimidazioni» ma soprattutto non gli piace che questi atteggiamenti contaminino la disciplina interna e l'efficienza sul lavoro. Soprattutto non debbono venire da autorità esterne al cantiere. Chi ha delle osservazioni e delle rimostranze – invita in conclusione – venga a farle a chi di dovere e in particolare a me e sarà sem-

pre ascoltato con attenzione. Tutti i consigli sono bene accetti. Si capisce da questa sorta di "editto" che a Messina, sempre, sta a cuore l'impresa. È un antesignano, inconsapevole, della scuola di pensiero, cara negli anni Sessanta e Settanta a Guido Carli, fautrice del principio della "centralità dell'impresa", una idea-forza che va al di là della semplicistica equazione "impresa = profitto".

Nel microcosmo del cantiere, in un certo senso, Messina, alla ricerca del giusto mezzo delle cose, anticipa, o cerca di anticipare, la politica di pacificazione nazionale che sarà peculiare di De Gasperi (ma anche del Guardasigilli Palmiro Togliatti): siamo comunque nel quadro d'una lettura moderata della politica. Ma Messina, pur sincero democratico, sarà sempre un moderato, un cattolico liberale nemico degli eccessi e degli estremismi, oltre che il convinto assertore d'una visione del mondo fatta di doveri e di impegno per il bene comune. In gioventù, la sua tiepida adesione al fascismo e alla sua retorica, era stata filtrata, come in non pochi imprenditori genovesi del resto, dall'ideale della società democratica contrassegnata dai diritti e dai doveri, frutto del pensiero di Giuseppe Mazzini. Non nascose mai, anche negli ultimi anni della sua vita, l'ammirazione per il fondatore della Giovane Italia: come in molti imprenditori genovesi di fede cristiana, la sua pratica religiosa, anche inconsciamente, era permeata d'un certo giansenismo.

Torniamo, a questo punto, alla seconda risposta di Damiano Valle (e si capisce dal tono dialogante che tra i due c'è una certa confidenza) che, lo si deduce indirettamente, avrebbe giudicato in un colloquio diretto di pochi giorni prima e certamente tutt'altro che tranquillo, il proclama diffuso nel cantiere come uno scritto di «pretto stile fascista», già sottoscritto nella sua prima lettera. È un giudizio apodittico che Messina, indignato, aveva ovviamente rinviato al mittente nella discussione a tu per tu. Valle argomenta a sua volta, partendo da considerazioni generali in un linguaggio già contaminato dal politichese, ricordando che, bene o male, anche Messina s'è adattato ad aderire al fascismo cercando di convivervi. Ammette però la «non adesione» alla R.S.I.: «cosa che le torna tutto ad onore e lo ha alquanto riabilitato, come del resto non è da disconoscere il suo apporto al movimento di cospirazione contro il nazifascismo». Infatti, come risulta da documenti e testimonianze, l'armatore aveva inviato a più riprese somme non trascurabili alle formazioni partigiane della zona, quando le truppe tedesche e quelle di Salò erano ancora operative. A questo punto, però, Valle difende l'operato dell'azione di epurazione aziendale del Comitato di Liberazione che procede lentamente – spiega e giustifica – proprio per eccesso di prudenza e di rispetto nei confronti delle persone coinvolte. Poi però c'è una tirata contro i troppi «canonicati» e contro i troppi dipendenti inefficienti e incapaci, che però godono la protezione della dirigenza e della proprietà (adulatori o presunte spie? qui

il tema politico e quello aziendale si accavallano). «Tutti abbiamo bisogno di gente di altro carattere e di reali capacità costruttive» sempre pronti a dire la verità. Poi, ecco l'invito «Lei si faccia amico del popolo» e dimentichi cattive compagnie come Ezio Maria Graj (esponente fascista e a lungo deputato del M.S.I. nel dopoguerra) che pare spadroneggiasse anche nel Savonese, dove intratteneva, pare, avventure amorose. Valle conclude con una franca richiesta di dialogo, di maggior comprensione e di concreti miglioramenti economici – anche tramite una nuova legge nazionale, di cui Messina grazie al suo prestigio potrebbe farsi promotore – per le maestranze prostrate dalle conseguenze della guerra.

A questo punto Messina risponde e ci rilascia, forse senza volerlo, mentre lo rileggiamo a tanti anni di distanza, una sorta di *minima moralia* nel quale riassume la sua visione della vita. Spiega a Damiano Valle che lui e i suoi amici non sono in malafede, ma hanno la colpevole leggerezza di riprendere pettegolezzi o false informazioni, invece di approfondire la verità sulle persone. Occorre anche superare la falsa dicotomia di chi fa o non fa parte del "popolo". Ignazio si lascia andare a un episodio autobiografico: «Sin dall'adolescenza – ai margini della scuola – ho cominciato a lavorare, e sono molto grato a mio padre di avermi educato ad una vita di intenso lavoro e di oculata economia. Cominciando a navigare, durante le vacanze, come mozzo, e a lavorare da fattorino nell'ufficio di mio padre, quando la scuola me lo permetteva, ho percorso tutti i gradini del lavoro marittimo e ho vissuto sempre fraternamente fra il popolo lavoratore, seppur con funzioni man mano più complesse e più elevate; ed assorbito dal lavoro che amavo ormai come una missione, non ho potuto neanche proseguire gli studi universitari ed ho rinunciato a molti svaghi e divertimenti che pure tanto piacciono ai giovani (e anche agli anziani!) e se ho fatto del cammino nella vita, so ben io attraverso quali e quante rinunce, sacrifici e sofferenze ed economie e sforzi di carattere e di intelligenza...». Aggiunge di aver lavorato sempre non per godersi le ricchezze, ma per dare nuovo lavoro ad altri. Unica debolezza «cercare di tirare su senza stenti i miei bambini». E insiste: «L'andare verso il popolo, insomma, non mi riguarda perché mi sono sempre considerato e mi considero parte del popolo». Qui siamo nel pieno d'una "professione di fede" che è certamente, anche se in parte inconsciamente, permeata di un diluito giansenismo perbenista che tradisce l'innamoramento liceale di Ignazio per Mazzini, il cui pensiero è anche la scaturigine del suo non meno sincero entusiasmo patriottico e nazionalista, che può essere scambiato per una vaga simpatia per il fascismo, se non di autoillusione che coinvolse in Italia molte persone in buona fede.

Messina, già all'inizio della sua risposta, ha comunque scavalcato la dicotomia politica posta da Damiano Valle tra essere «compagni» o non esserlo. Lui non lo è, non lo è stato e non lo sarà mai. Lo si capisce

benissimo. Inoltre precisa che per «popolo» egli non intende solo i poveri o le classi disagiate, bensì tutti coloro che, con il braccio o la mente, tendono al miglioramento di se stessi e dei propri simili.

Dallo sfogo epistolare apprendiamo alcuni aspetti meno conosciuti della vita di Ignazio: durante la guerra, invece di imboscarsi in campagna, ha preferito trasferirsi con la famiglia a Pietra Ligure, sfidando rischi di sbarchi, bombardamenti e anche le rappresaglie nazifasciste, vendendo persino – e rimettendoci, a sentire la sua testimonianza – la amata tenuta in Umbria al fine di riversare nuova liquidità nelle casse esauste del cantiere.

Sappiamo, a questo proposito, che aveva persino fatto costruire per la propria madre, Amalia Silvestri, che era rimasta vedova nel 1942, per la moglie e per i figli (l'ultimo, Paolo, nato nel 1943 era ancora in carrozzella) un piccolo rifugio nel caso di incursioni aeree. Il rifugio era aperto anche alla gente di Pietra Ligure. Inoltre, sempre in quegli anni, aveva acquistato piccole case, appartamenti e rustici sia nella Riviera di Ponente sia in quella di Levante, perché era certo, come andava ripetendo ai familiari e ai più stretti collaboratori, che la situazione militare e politica sarebbe precipitata e sarebbe stato utile disporre per tutta la famiglia e per gli amici di molti nascondigli isolati. Non escludeva insomma l'ipotesi di doversi dare in qualche modo alla macchia, dal momento che la situazione degli individui singoli e delle imprese poteva diventare da un momento all'altro insostenibile. Tra l'altro Ignazio nell'ottobre del 1944, era incappato in una brutta avventura con le brigate nere di Salò. Infatti venne fermato a Borgio Verezzi e trasferito in carcere a Savona dove rimase, per sua fortuna, solo pochi giorni. Era accusato, in seguito a una denuncia anonima, di aver rifornito di abiti e vettovalie le formazioni partigiane della zona. Difeso dallo studio Russo, venne poi liberato. Una folta deputazione di operai del cantiere si recò in Prefettura a protestare per l'arresto.

Dell'episodio, nella polemica con Damiano Valle, Ignazio non trae vanto, considerandolo forse solo un "incidente di percorso".

Finita la guerra però, Messina afferma asciutto e fuori dai denti a Valle che «adesso» gli sarebbe possibile vivere di rendita. Invece, il proprio impegno a tenere in vita il cantiere lo costringe a subire le angherie di chi chiede spiegazioni e giustificazioni del suo operato. Mentre tutt'intorno si diffonde, invece di dileguarsi, un clima avvelenato di ingiustizia e di anarchia.

Per quel che riguarda il disagio delle maestranze in margine alle modeste retribuzioni, Messina spiega che il cantiere è tutt'ora passivo: l'unica strada da imboccare è quella del duro lavoro, d'un periodo di sacrifici per tutti, a cominciare dall'indebitata proprietà, per risalire la china, instaurando un clima di ordine, disciplina e produttività. In conclusione,

precisa di stare pensando da tempo anche a nuove forme di organizzazione del lavoro e della retribuzione.

Ma nei mesi successivi, lo strascico di beghe e beghette (tra le quali la quasi comica gag della rimozione d'un grande ritratto di Mussolini in sala mensa, dimenticato e rimasto appeso in bella vista anche dopo il 25 aprile) continuò ad allungarsi, forse anche perché condizionato ai nuovi assetti della politica del Paese. Così le difficoltà e le incomprensioni con il Comitato di Liberazione locale continuarono ancora per molti mesi prima di spegnersi nella nuova stagione di pacificazione nazionale, realizzata soprattutto grazie agli sforzi di De Gasperi. Ignazio si sentiva indignato perché, nell'ultimo periodo della guerra, era arrivato anche a organizzare, sia pure sulla carta, un piano di difesa armata del cantiere nel caso d'un attacco da parte dei tedeschi, mentre lui stesso e i suoi dirigenti venivano accusati di collaborazionismo presso gli organi dei diversi C.L.N. Forse Ignazio faceva fatica a rendersi conto che era ancora troppo presto per veder sfiorire la stagione dei veleni.

L'epistolario tra Ignazio e il C.L.N. di Pietra Ligure che si protrae nell'estate e nell'autunno del 1945 è, in certi passaggi, estenuante: sembra un dialogo tra sordi. I medesimi episodi sono letti dalle parti in chiave diametralmente opposta: il finanziamento ai partigiani, enfatizzato da Messina, viene invece minimizzato dal Valle perché ottenuto solo, a suo avviso, dietro gravi e ripetute minacce e comunque giudicato inadeguato alla disponibilità dell'azienda. Si racconta anche che Ignazio (ma questo sembrerebbe semmai una gesto estremo di disperazione) avrebbe offerto un milione di lire a un ufficiale superiore tedesco per salvare il cantiere dalla distruzione. C'è un batti e ribatti di accuse e di ripicche (anche condite di pettegolezzi e di rancori di carattere campanilistico e aziendale, quasi mai collegati razionalmente a reali contrasti politici), con un Ignazio Messina attaccato sistematicamente, ma che al tempo stesso si difende puntigliosamente, ribattendo colpo su colpo, sempre opponendo a ogni accusa politica l'esigenza di piantarla lì e di riprendere l'attività nel cantiere, cercando di costruire attorno al lavoro una atmosfera del tutto diversa. A rileggere i documenti che ci raccontano questa "coda" francamente rancorosa, fenomeno peraltro comune in tutta l'Italia centro-settentrionale all'indomani della Liberazione, mentre già le diverse componenti del C.L.N. assumevano profonde differenze di valutazione e di comportamento (e che poi sarebbero sfociate, nel volgere d'un paio d'anni, in aperta spaccatura politica), se ne avverte tutta la sostanziale inconsistenza di fronte ai problemi impellenti e concreti di ricostruzione economica che il dopoguerra imponeva. Anche dalla piccola e per fortuna incruenta vicenda di Ignazio Messina e dei Cantieri di Pietra Ligure si comprende, a più di mezzo secolo di distanza, la saggezza della politica degasperiana (e del realismo togliattiano).

Quattro anni che vanno dal 1946 al 1950 vedono Ignazio Messina impegnato su un duplice fronte: impostare per sé o per terzi nuove unità mercantili nel suo cantiere e, al tempo stesso, ricostruire la propria flotta praticamente distrutta (affondata, sequestrata, inservibile) nel corso della guerra, come la "Multedo", presa nel 1941 nel golfo della Sirte, la "Pegli" silurata nel 1943 presso Capo Gallo, la "Priaruggia" affondata nel 1941 a Bengasi, la "Ravenna" affondata nel 1943 a Genova, la "Sturla" affondata nel 1941 a Maratea, la "Tenace" affondata nel 1941 a Bengasi; e così, purtroppo, per tante altre, tutte accomunate nell'identica sorte disgraziata. Per un certo periodo del dopoguerra egli affidò la direzione dei Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure al cognato ingegner Vittorio Serrati; come s'è visto nei documenti e nelle lettere esaminati poco sopra, lo stesso Ignazio ammetteva con le maestranze, con i dirigenti e con i rappresentanti dei lavoratori di non disporre di capitali freschi da immettere nelle sue imprese. L'episodio della vendita della tenuta in Umbria per tamponare la gestione del cantiere è emblematico. Per questo, riconoscendo con franchezza di non essere in grado di pagare salari più alti, chiedeva al tempo stesso, e non retoricamente, un impegno e uno sforzo comune di produzione e di produttività per uscire al più presto dalla delicatissima contingenza. Messina non disponeva, come diremmo oggi di *cash flow* aziendale, né di beni immobili che gli consentissero d'accedere al credito ordinario che già imponeva una politica di alti interessi, anche per via della difficoltà immediata da parte dello Stato a controllare l'inflazione (gli stipendi erano in molti casi ancorati ai valori dell'anteguerra, mentre il potere d'acquisto della lira era profondamente diverso nel Sud e nel Nord). Per rimettere in piedi il sistema-Italia, oltre che il Piano Marshall, ci sarebbero voluti tutti gli sforzi di Luigi Einaudi, nominato Governatore della Banca d'Italia e poi chiamato da De Gasperi al Ministero del Bilancio.

Ignazio, nonostante le difficoltà che potevano apparire insuperabili, poteva vantare, a buon diritto, un consistente credito dallo Stato appunto per via dei danni di guerra. Ma quella, purtroppo, era la condizione comune, oltre che di semplici cittadini che avevano vista distrutta la loro unica casa di abitazione, di tutti gli armatori e del 90% degli imprenditori italiani, grandi e piccoli.

La società "Messina" nel frattempo si era trasferita in via Petrarca, nel cuore della storica "city" genovese nell'imponente palazzone in stile liberty del Credito Italiano: nello stesso edificio Ignazio aveva accorpato in sezioni adiacenti la società di navigazione e la direzione manageriale dei Cantieri del Mediterraneo (Camed), compiendo regolari puntate tutte le settimane a Pietra Ligure. Il suo ufficio, al secondo piano, era vasto, spartano, ma soprattutto luminoso: Messina ci trascorreva anche quattordici ore filate, controllando tutta l'attività delle sue im-

---

## *La prima fase della ricostruzione*

---

prese, che comprendeva anche la società raccomandataria, emanazione della società armatoriale.

Ignazio non aveva compiuto, come s'è visto, studi universitari e non aveva alcuna specializzazione tecnica. Ma ormai aveva accumulato molta esperienza concreta. Così talvolta si metteva al tavolo da lavoro e sia pure sul piano dell'appunto e dell'abbozzo, impostava la sua "idea" di nave che poi trasmetteva agli ingegneri del Camed. Suggestiva modifiche pratiche, proponeva innovazioni, sperimentava una migliore razionalizzazione degli spazi. I suoi disegni e i suoi bozzetti (aveva una certa passione per l'arte), oggi catalogati e incorniciati, esposti nell'attuale sede della società di via D'Annunzio, sono una preziosa testimonianza anche della sua fantasia.

Così con grandi sforzi, si riuscì a costruire e a varare a Pietra Ligure, alla fine degli anni Quaranta, un piccolo mercantile che emblematicamente venne battezzato "Il Risveglio". Ignazio, dal disastro della guerra, aveva salvato soltanto la nave "Lido" destinata ad avere poi un'esistenza lunghissima. Il progetto dell'armatore era chiaro: tornare a occupare le rotte storiche conquistate a caro prezzo negli anni Trenta, ovvero rimettere in sesto le linee verso il Maghreb, in particolare per la Libia e per la Tunisia, scavalcare ancora Suez e puntare verso i porti del Mar Rosso e dell'Africa Orientale, della penisola arabica, proseguendo se possibile sempre verso oriente. Ma non escludeva, come poi avvenne, di aprire rotte verso l'Africa Occidentale e atlantica al fine di arrivare ai porti del Sud Africa per riuscire a servire l'intero continente africano. Si tralasciarono le Americhe, perché più facili e ricche, perché su quelle rotte operavano già molte altre compagnie italiane. Questi obiettivi venivano perseguiti mentre veniva portato avanti contestualmente il lavoro nel cantiere.

Ignazio avrebbe rimesso la sua flotta in sesto molti anni prima e con minori sacrifici, se avesse disposto della quota a lui spettante, in base alla famosa ripartizione da parte del Governo in proporzione con i danni di guerra, di navi "liberty". Purtroppo, in questa operazione trovò la netta opposizione dei propri familiari che diffidavano delle liberty, giudicate naviglio fragile, destinato alla demolizione dopo pochissimi anni di attività. Questo giudizio era sostanzialmente esatto, ma tutti gli armatori italiani, grazie alle "liberty" riuscirono, in breve tempo, a rioccupare le loro linee, rotte e mercati, realizzando immediati guadagni con i quali acquistarono nuove e più solide unità. Non sarebbe stato quello l'unico scontro con i fratelli che detenevano quote della società tanto che arrivarono a dividersi. Ignazio si dimostrò un uomo superiore e pagò la loro quota con le navi migliori e tenendo per sé il "Lido", il "Pace" e il cantiere di Pietra Ligure. A chi lo rimproverava di aver concesso agli ex soci più di quanto loro spettava e soprattutto di essersi privato dell'unico naviglio "valido" rimasto, rispondeva tranquillamente che desiderava, pri-

ma d'ogni cosa, avere la coscienza a posto e quindi non essere criticato per non aver riconosciuto abbastanza. Poi chiudeva la conversazione, senza polemizzare: sereno con se stesso. Solo una volta, negli anni successivi, in uno dei suoi momenti di crisi più aspri, quando banche e amici gli avevano voltato la schiena e dopo un "no" senza appello del clan dei familiari a una iniezione, anche modesta, di liquidità, ebbe la solidarietà tangibile dal cognato Diego Cali, marito della sorella maggiore Angelina, il quale però venne da lui in segreto, all'insaputa di tutti. Solo dopo la morte di Ignazio e di Diego, Gianfranco Messina, primogenito di Ignazio, si decise a rivelare l'episodio alla moglie e ai figli dello zio Diego, lodando la sincera amicizia, la generosità e la lungimiranza dello zio. In alternativa al mancato acquisto delle «liberty» venne comprato sul mercato dell'usato il "Pace", un piroscifo che purtroppo fu sempre il bersaglio d'una sfortuna incredibile.

**I**n data 7 gennaio 1949, Ignazio Messina stampò un lungo articolo, ritrovato poi nell'archivio aziendale, che fu riportato poi per intero sulla rivista "La Marina Mercantile", e che raccoglie la "summa" del suo pensiero contro la politica della Finmare e contro le flotte sovvenzionate in generale. Negli anni Trenta, quando era riuscito a ottenere dallo Stato, a titolo puramente gratuito, il permesso di svolgere il servizio postale lungo le rotte africane del Mediterraneo e del Mar Rosso, strappando il riconoscimento di servizio pubblico e dimostrando di saper operare meglio delle flotte sovvenzionate, riuscendo a sfruttare all'osso le regole capricciose del mercato e mettendo in discussione ogni volta se stesso e le proprie navi, Ignazio aveva ingaggiato una lotta impari contro le compagnie sovvenzionate, senza esclusione di colpi e senza arrendersi mai.

È probabile che avesse sperato, al termine della guerra e con la caduta del fascismo, che il problema fosse superato per sempre. Invece le compagnie di Stato, tramite la finanziaria Finmare che faceva capo all'Iri (la formidabile leva che la nuova democrazia italiana vedeva al tempo stesso come centro di potere e come spinta keynesiana alla ripresa economica), spadroneggiavano sulle rotte italiane e mediterranee, su quelle dell'Oriente sino all'Australia, oltre che sull'Atlantico sia verso e da il Nord America che nei confronti dell'America Meridionale. Scrive rabbiosamente Ignazio, dopo aver rivendicato a se stesso di aver combattuto contro questo stato di cose anche durante il fascismo, rischiando sovente l'impopolarità, le ritorsioni e l'isolamento, che questo stato di cose venne costituito «... con capitale statale e con enormi facilitazioni e privilegi...», senza contare che, inoltre «... venne introdotta l'innovazione che, oltre le sovvenzioni, lo Stato avrebbe corrisposto una integrazione di

---

*La "requisitoria"  
contro le flotte  
sovvenzionate*

---

bilancio, per garantire, comunque fossero andate le cose, almeno un utile del 4 per cento...». La nuova organizzazione, sorretta da nuove leggi, strozzava ulteriormente le compagnie che agivano in regime di libera concorrenza perché imponeva alle pubbliche amministrazioni precisi obblighi di utilizzare i servizi delle flotte sovvenzionate.

E qui comincia, articolata in quindici punti, la requisitoria di Ignazio Messina contro la Finmare e contro la politica del Governo, che pure lui sosteneva. Tra l'altro confuta l'affermazione secondo la quale la Finmare avrebbe salvato aziende in crisi. Dichiara di ritenere utile, ai fini d'una maggiore giustizia sociale, la presenza dinamica della mano pubblica nell'economia, ma contesta l'eccessiva burocratizzazione e anche l'appiattimento dei lavoratori. Si oppone all'affermazione secondo la quale le flotte pubbliche offrirebbero alla clientela un servizio più economico, perché questo obiettivo sarebbe pagato dal dilatarsi dei costi di gestione delle flotte e quindi ricadrebbe sul cittadino, sotto forma di tasse e di inflazione. La Finmare, incalza Ignazio, non ha migliorato i servizi, ma li ha creditati dalla tradizione di qualità raggiunta dalla libera marineria privata. Infine è illusorio affermare che riserva ai suoi dipendenti un miglior trattamento economico e normativo, dal momento che, semmai, crea una sorta di sacca di privilegio. Messina dichiara di volersi battere affinché si abbia eguaglianza di trattamento economico e retributivo a parità di prestazioni e di meriti: un discorso che vale anche per l'adombrato – a livello politico – significato sociale dei livelli occupazionali diretti e indotti delle flotte di Stato. Messina difende anche con accanimento l'armamento privato che, secondo certe insinuazioni politiche, sarebbe liberista nei momenti di congiuntura favorevole e protezionista invece nei periodi di crisi. Il liberismo non è un privilegio, comunque, se si pensa che in Italia ci sono (1949, va ricordato) circa 500 imprese marittime le quali chiedono solo, per prosperare e per svilupparsi, «... una saggia politica marina con parità di diritti e di doveri davanti allo Stato...».

Non è quindi vero che è necessario entrare nel sistema dei trasporti marittimi con la flotta pubblica perché i privati non sono all'altezza di coprire tutti i servizi, semmai è vero il contrario, così come sarebbe possibile – pur senza intaccare il principio liberista – sovvenzionare con interventi mirati e non privilegiati solo certe linee e certi servizi coperte da privati (che potrebbero ottenerle partecipando, magari, a libere aste o appalti regolati da norme certe). Lo stesso discorso vale per la cantieristica: è vero sì che le compagnie private hanno potuto ottenere sovvenzioni per il nuovo naviglio, ma lo stesso trattamento – anzi con procedure ancora più agevolate di pagamento – è stato riservato alla Finmare e alle sue compagnie. Sebbene favorite, le compagnie di Stato hanno ricostruito in maniera minore sul piano numerico rispetto ai privati le loro flotte: per Messina, non è il caso di premiarle

rispetto ai privati che hanno accettato la sfida e si sono indebitati.

Procedendo verso la conclusione delle sue osservazioni, nota che tra le tante argomentazioni a favore della Finmare ce n'è una che lo trova pienamente consenziente: ovvero l'assioma secondo il quale solo la Finmare è in grado di fronteggiare la concorrenza estera. È vero, dice Ignazio, ma basterebbe che lo Stato avesse una politica di sostegno, degna di questo nome, oculata e attenta ai mercati internazionali, rivolta nei confronti dell'armamento privato. E qui scatta il suo patriottismo e il suo senso spiccato e alto del valore assoluto dell'espansione nazionale. Insomma: aiutateci e lasciateci fare. Invece ci sono state solo fortissime perdite da parte dell'Erario. Morale della favola? Eccola.

«La Finmare e le sue compagnie – scrive Messina – dovrebbero in base ai nostri principi liberistici essere mobilitate e liquidate... Oppure si potrebbe mantenerle in vita per farle funzionare come normali Società per Azioni, con l'unica differenza che le azioni, anziché appartenere a cittadini privati, apparterrebbero allo Stato... tali società potrebbero partecipare alle gare per l'assegnazione dei servizi sovvenzionati e naturalmente si troverebbero all'inizio in condizioni di forte vantaggio...». Il contributo di Ignazio Messina al dibattito sulla marineria italiana della ricostruzione fu una di quelle che Luigi Einaudi chiamava «prediche inutili»: ma la polemica si mantenne inalterata (e ne fu protagonista a più riprese Angelo Costa) per mezzo secolo ed è viva ancor oggi. Per noi è però interessante per capire la mentalità di Ignazio, un liberista "complesso", imprenditore con l'obiettivo contestuale del profitto e dell'espansione (e anche, sinceramente, della creazione di posti di lavoro), anche in chiave di crescita della ricchezza nazionale. Su quel tema estemporaneo della partecipazione dei dipendenti alla gestione dell'azienda, con una sorta di azionariato diffuso, proposta direttamente al Mussolini "socialista" dell'ultima fase della sua vita, non tornò più. Forse il progetto, ripensandoci, gli era apparso velleitario: pure, tra gli aneddoti della sua vita, c'è la viva curiosità e l'attenzione che suscitò in lui il singolare ed effimero movimento di "Comunità" fondato da Adriano Olivetti. Tanto è vero che quanto Olivetti tenne un importante discorso a Genova, alla metà degli anni Cinquanta, Ignazio era in teatro, in prima fila, a seguire quell'imprenditore-intellettuale così lontano da lui e che pure lo affascinava.

**I** rimborsi per i danni di guerra – tra turbini di pratiche burocratiche, ritardi, verifiche, perizie, ricorsi – arrivavano con il contagocce senza allentare la morsa della liquidità.

Ignazio allora ebbe un colpo di reni per uscire da una crisi. Aveva immaginato una strategia a "tenaglia" per la ripresa di tutte le sue attività, giocando contestualmente sul cantiere e sulla ricostruzione della sua

---

*La "tenaglia"  
della flotta  
e dei cantieri*

---

flotta. La morsa invece rischiava di rivolgersi contro di lui e di stritolarlo. Così tra il 1951 e il 1952, Ignazio riuscì a impostare e a realizzare ai Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure due unità cosiddette "miste" (merci e passeggeri) che avrebbero dovuto portare i nomi dei suoi genitori "Giuseppe Messina" e "Amalia Messina". Un modellino di quelle navi gemelle è ancora oggi conservato nella sede della compagnia. Come s'è detto, al termine del conflitto, gli erano rimaste solo due navi, il "Lido" e il "Goggiam": la seconda unità, però, venne avviata alla demolizione, mentre la prima venne riparata, ristrutturata e rimessa in servizio. Nel 1948 venne recuperato il "Semien" (in demolizione nel 1952) che all'inizio della guerra era stata catturata dalla Francia. Nel 1947 era stata acquisita la nave passeggeri "Cuba" e ribattezzata "Pace" (era stata costruita nel 1921 e aveva svolto un intenso servizio tra l'Avana e Miami). Tra il 1945 e il 1948, i Cantieri del Mediterraneo avevano costruito per la consociata "Messina" tre motonavi, destinate alle rotte per la Libia e per la Tunisia, dai nomi bene auguranti, cari a Ignazio: "Libertà", "Operosità" e "Concordia". Il "Lido" copriva le linee per la Grecia, la Turchia e il Mar Nero; il "Pace", con scali anche a Napoli e Marsiglia, arrivava in Egitto e in Libano.

Per coprire i costi delle due nuove navi intitolate ai suoi genitori, Ignazio aveva fatto conto sull'incasso dei promessi danni di guerra, che invece ritardavano, mettendo in difficoltà la Compagnia e lo stesso Cantiere quando ormai le navi erano pressoché finite sugli scali. Nel 1951, quando ormai non era più possibile sostenere la situazione, con estremo sacrificio morale e materiale, riuscì, attraverso la appena costituita Associazione per lo sviluppo degli scambi commerciali, a collocare le due navi sul mercato sovietico, perché l'U.R.S.S., che aveva avuto a sua volta la propria flotta mercantile quasi completamente affondata, stava ricostruendola a tappe forzate; ed era l'unica che si era mostrata decisa e ferma nell'acquisto.

Il nostro Governo non si oppose all'operazione, tanto più che l'Associazione si recò a Mosca nella primavera del 1952 nella speranza che gli operatori italiani potessero ampliare il loro giro d'affari.

Con Ignazio, che rappresentava gli armatori, si recarono in U.R.S.S. esponenti dei settori ortofrutticoli, tessili, combustibili. E c'erano rappresentanti di varie imprese di notorietà nazionale, tra le quali la "Marrelli", la "Arrigoni" e la "Feltrinelli". I responsabili tecnici dell'operazione del governo sovietico confermarono la loro intenzione di potenziare, in tempi stretti, la loro flotta mercantile e accennarono anche l'ipotesi di ordinare ulteriori navi allo stesso Messina, perché erano soddisfatti delle prime due.

La delegazione italiana, alla quale s'erano successivamente aggiunti altri imprenditori, giunse a Mosca nei giorni precedenti la Pasqua del

1952. I familiari di Ignazio – la moglie e i quattro figli – s'erano recati invece a Cervinia a sciare. Il giorno di Pasqua, intorno alle 13, la signora Messina, che s'era appena seduta a tavola, venne invitata da un cameriere che la chiamava a voce spiegata a raggiungere la segreteria perché c'era per lei una chiamata urgente da Mosca. Il piccolo episodio alimentò stupore e chiacchiere dell'intero albergo. Non va dimenticato che in quegli anni si era nel pieno della cosiddetta "guerra fredda" e che Stalin era ancora vivo.

La telefonata di Ignazio era provocata da altre cause che nulla avevano a che fare con la politica e tanto meno con gli affari. L'intenzione era affettuosa e, per certi aspetti, candida. Ignazio, la mattina di Pasqua, s'era recato, infatti, a messa nella chiesa di San Luigi dei Francesi, frequentata dal corpo diplomatico cattolico e, secondo una abitudine mai interrotta perché era credente e praticante, s'era comunicato adempiendo al Precetto Pasquale. La cerimonia religiosa lo aveva particolarmente toccato e voleva comunicare la sua serenità alla moglie e ai figli lontani. Raccontò anche di aver trovato Mosca e la Russia in condizioni migliori di quanto s'aspettasse e di essere stato ricevuto con molta cortesia e con molto rispetto.

Messina, tra l'altro, era giunto a Mosca (abbiamo la fotocopia del biglietto ferroviario di 1ª classe: viaggiò in treno sino a Praga, da dove raggiunse poi la capitale russa in aereo) nella speranza di "piazzare" oltre le prime due navi, anche altre sei unità, tra il 1953 e il 1955. L'operazione, insomma, poteva prendere una piega insperata.

Le impressioni sulla Russia di Stalin così come le aveva raccontate alla moglie per telefono – e che alla luce dei nostri giorni non appaiono né un elogio del sistema comunista, né una machiavellica strategia per ottenere la simpatia degli operatori economici sovietici – Ignazio Messina le ribadì di lì a poco, tornato a Genova, nel corso d'una conferenza stampa organizzata dal P.C.I. genovese a Palazzo Ducale. Rispondendo alle domande dei giornalisti, Ignazio, insieme a fornire notizie sull'andamento della missione economica, ritornò sul tema della telefonata alla moglie a Cervinia: raccontò dell'accoglienza e del cordiale trattamento che aveva ricevuto, lodò la correttezza degli interlocutori russi e si disse felice di constatare che c'era libertà religiosa, avendo assistito tranquillamente alla messa pasquale ed essendosi accostato ai Sacramenti. Arrivò anche ad elogiare l'austerità del sistema russo, la disciplina e la serenità riscontrate nei posti di lavoro e anche si disse favorevolmente impressionato dalla diffusa passione per l'arte, per lo studio e per la cultura. Sullo stesso tema tornò in una lunga intervista rilasciata a un giornalista dell'Unità il 27 aprile del 1952.

È ovvio che Messina, per quell'episodio innocente, venne frainteso e certamente strumentalizzato dalla propaganda del P.C.I.: ci furono, in-

fatti, titoloni sui giornali, in particolare sulla pagina genovese dell'Unità, che era diretta allora da Gelasio Adamoli, l'ex sindaco (1947-1951) che era stato sconfitto da Vittorio Pertusio e dalla coalizione dei partiti centristi alle elezioni comunali del 1951. Messina si guadagnò, proprio nel "suo" ambiente degli armatori e degli imprenditori, forti antipatie e ostilità, alcune delle quali gli furono manifestate senza mezzi termini. Erano, come s'è detto, gli anni più duri della guerra fredda e degli steccati politici invalicabili. Le associazioni degli imprenditori, dalla Confindustria alla Confitarma, erano alleate dei governi centristi, anche dopo la morte di De Gasperi, contro l'asse P.C.I.-P.S.I. che resisteva ancora, nonostante la dura sconfitta elettorale del 1948. La vicenda della "messa pasquale a Mosca" fu certamente valutata molto al di là dell'episodio in sé. Lo stesso Angelo Costa, amico della gioventù e testimone di nozze di Ignazio, gli voltò sostanzialmente le spalle: tra i due calò per molto tempo un sipario di ghiaccio, appena scalfito dalla cortesia formale. Ancora alcuni anni dopo, il superpresidente della Confitarma e della Confindustria rifiutò di essere presente a un importante varo ai Cantieri del Mediterraneo inviando un telegramma di scuse generiche.

Ma accadde di peggio, al limite del grottesco. In quegli anni era ambasciatrice degli Stati Uniti in Italia, la celebre Clara Boothe Luce, moglie d'uno dei magnati americani dell'editoria (era il proprietario del famoso mensile «Selezione»). Quando la polemica sul presunto filocomunismo di Messina giunse alle sue orecchie riuscì a bloccare la commessa per la realizzazione di alcuni dragamine già ordinati (e in fase di impostazione a Pietra Ligure) dalla marina militare degli U.S.A. Fu un danno pesantissimo, al punto tale che, sebbene già anziana, la madre di Ignazio, Amalia Silvestri, scrisse, senza che i familiari lo sapessero, una accorata e indignata lettera alla stessa signora Luce, difendendo la buona fede del proprio figlio.

La missiva della signora Silvestri è scritta d'impeto: chiede, sin dalle prime righe, alla signora Luce di essere «l'angelo consolatore di una mamma tanto angosciata per le sorti del suo figliolo; nonché la luce in tante tenebre che ingiustamente lo involgono». Lo stile epistolare incalzante di Ignazio sembra davvero ereditato dalla madre, la quale prosegue: «L'odissea della sua vita non è stata altro che per fare del bene, purtroppo non sempre compensato...». Ricorda che durante la guerra per dare «pane e lavoro» ai suoi operai si privò «di ville e terreni». Cieco d'un occhio, infaticabile, con la flotta pressoché distrutta, aveva realizzato «due piroscafi che avrebbe chiamato Giuseppe e Amalia Messina, nome dei suoi genitori». Amalia spiega che non gli fu possibile inserirli nella propria flotta: in crisi di liquidità per il forte ritardo del pagamento dei rimborsi per i danni di guerra, era stato costretto a venderli. Non essendo stato possibile collocarli in Italia, trattandosi

di navi miste passeggeri e merci, che in quel momento non erano richieste dal mercato "occidentale", ma che invece si dimostrarono innovative: segno che il progetto di Ignazio era stato un'ottima idea. Ma Ignazio non poteva sapere che i Sovietici avevano giudicato quelle unità come utili navi-spia: molti "passeggeri" infatti risultarono poi agenti segreti, esperti militari e commerciali e informatori del governo comunista. Soltanto l'U.R.S.S. alla fin dei conti volle concludere l'affare. A Mosca tornò, spiega ancora Amalia, per cercare di allargare il suo giro d'affari, dal momento che forse era possibile costruire altre sei navi mercantili. Ma torniamo al testo di Amalia Silvestri: «Al suo ritorno fu intervistato dai comunisti ai quali con ingenuità rese conto di ciò che gli avevano fatto vedere e constatare. Gli premette dire però che egli non fu mai comunista né lo sarebbe stato; quelli però approfittarono di questa intervista che fu tanto utile per loro a danno di mio figlio». Ma non basta: «Diede anche prova di non essere comunista nel fare colà il giorno del mio compleanno (8 aprile) la S. Comunione...». Amara riflessione successiva: «Per tutto questo, purtroppo, gli americani lo tacciano per comunista e gli negano lavoro... Esimia ambasciatrice, il suo bello, dolce e luminoso viso che non può essere altro che il riflesso del suo ottimo cuore sia la salvezza del mio figlio e di tante famiglie. Pensi che se non avrà lavoro, per esse sarà la rovina». La richiesta è accorata e perentoria: «Riabiliti il mio figliolo». Si fa anche cenno d'un pellegrinaggio al Santuario della Madonna delle Lacrime di Siracusa e d'un impegno, ogni mattina, di pregare per lei, Clara Boothe Luce, (Amalia Silvestri era certamente molto religiosa: frequentò in quegli anni anche Padre Pio) ricevendo la Comunione. Nella chiusa, la signora Silvestri ricorda d'essere stata ispirata nello scrivere «dallo Spirito Santo e da San Francesco Saverio» (di quest'ultimo era particolarmente devota).

Nell'archivio Messina, la risposta – se mai vi è stata – è andata perduta. Pare però che la signora Luce non si sia ricreduta e la commessa dei dragamine non venne mai recuperata.

Eppure il cosiddetto "affare" con i sovietici era tutt'altro che un'operazione finanziaria felice. In primo luogo, il sogno di vendere nel giro di pochi anni sei nuovi mercantili alla loro marina militare svanì rapidamente. Intanto non disponevano di grandi risorse finanziarie; inoltre, per la loro natura e per la complessa situazione politica internazionale, erano diffidenti e avanzavano continuamente dubbi. La trattativa si protraeva senza costrutto e Messina capì che non se ne sarebbe fatto nulla. Ma fu faticoso, anzi arduo, recuperare il saldo delle due prime navi per fortuna già piazzate e ribattezzate con nomi russi.

Infatti il governo sovietico spiegò che le navi le avrebbe pagate al governo italiano (il quale a sua volta doveva poi liquidare la società co-

struttrice), ma non con valuta pregiata – dollari o sterline, di cui invece il commercio sovietico aveva fortemente bisogno – e neppure con i deprezzati rubli, inconsistenti come valuta sui mercati finanziari mondiali, bensì con una vistosa partita di frumento. Messina dovette compiere i salti mortali per collocare sul mercato italiano e straniero tutto il grano.

La travagliata vendita del frumento è comprovata da un fitto scambio di lettere che risalgono agli ultimi mesi del 1951, mentre si concludeva l'affare, con l'allora sottosegretario al Tesoro senatore Silvio Gava per un improvviso rialzo della valutazione della partita di grano, dal momento che sull'iniziale prezzo pattuito di 87 dollari alla tonnellata, c'era stato un improvviso aumento di ben 10 dollari.

Per quanto riguarda invece gli affari con gli U.S.A., Ignazio si batté disperatamente per far valere la propria buona fede e per recuperare la commessa che, invece, era stata distribuita ad altri cantieri italiani. C'è un fitto scambio di corrispondenza, nell'estate del 1953, tra lo stesso Messina e il Ministero della Difesa, retto allora dal repubblicano Randolph Pacciardi, nonché, con maggiore cordialità, con il Ministero della Marina Mercantile, di cui era titolare il democristiano genovese Paolo Cappa. Un segretario del ministro spiega a Ignazio che «... gli americani persistono nel dichiarare NON GRADITO il Cantiere di Pietra Ligure, sempre per le note ragioni e cioè per la costruzione delle due navi per la Russia e per la vostra partecipazione al congresso commerciale a Mosca». Un tentativo diretto di Cappa presso gli americani è stato bloccato, spiega il segretario, perché ritenuto non opportuno in quanto «... la determinazione americana pare sia intransigente». Un'ulteriore lettera di Ignazio al Ministero degli Esteri italiano riassume tutti i tentativi effettuati presso la signora Luce e presso i funzionari U.S.A. addetti alla pratica, cercando in extremis un appuntamento con l'Ambasciatore a Washington Tarchiani, in vacanza in Italia, per lumeggiare con chiarezza l'intera questione. Ogni sforzo fu inutile. Ma Ignazio pagò la sua leggerezza innocente (nel quadro implacabile della cosiddetta guerra fredda) soprattutto in patria. Tra l'altro, per questa "macchia" dei rapporti con l'U.R.S.S. non venne mai insignito dell'onorificenza (l'unica alla quale, forse, avrebbe tenuto, per orgoglio d'imprenditore) di Cavaliere del Lavoro.

A Genova, e non solo a Genova, i rancori e le vendette sono storicamente tenaci, soprattutto nel complesso e talvolta inestricabile gioco dei fitti rapporti d'un capitalismo familiare, radicato nelle sue regole e nelle sue liturgie sin dal tempo della Prima Crociata: Messina avrebbe pagato cara per un lungo periodo la sua ingenuità, soprattutto nei momenti di maggiori difficoltà economiche che avrebbe incontrato negli anni successivi.

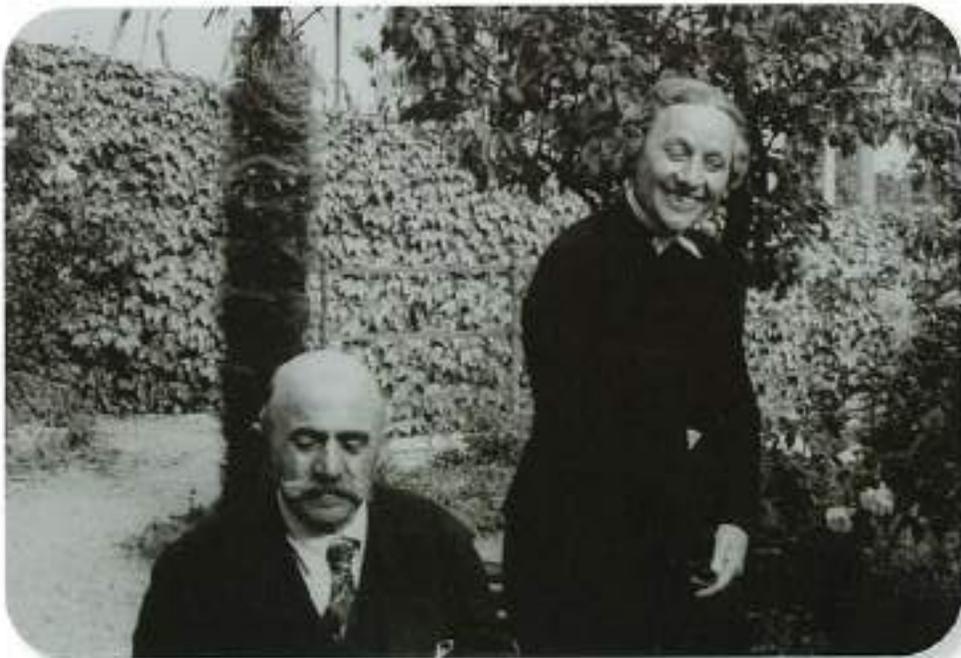
Tra la metà degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta trascorse il suo periodo più nero. In più occasioni dovette ricorrere a ri-

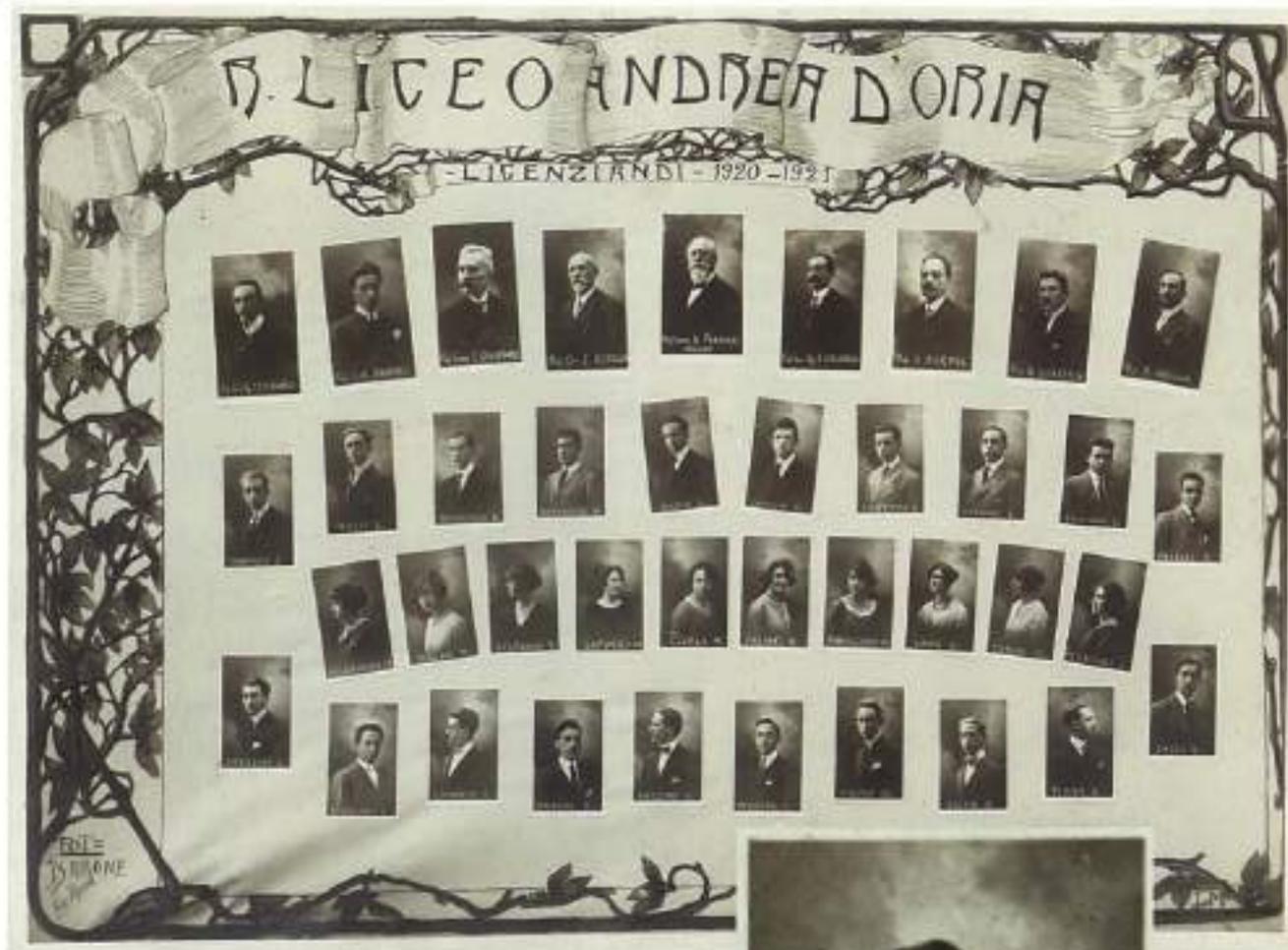
chieste di credito a privati (finanziari, imprenditori, armatori presunti amici: nell'archivio ci sono molte lettere in questo senso) per poter pagare gli stipendi della società marittima e del Cantiere che passava da una crisi all'altra. Il suo patrimonio personale era praticamente annullato. Per l'estate la famiglia si recava a Crocefieschi, le occasioni mondane erano ridotte al minimo. Forse, come qualche volta piace ai genovesi del mondo degli affari che indulgono all'autocommiserazione, le congiunture erano sfavorevoli, ma il trattamento riservato a Ignazio (nell'archivio si trovano anche gelide risposte) non fu dei più teneri. Il muro che si era levato attorno a lui non era soltanto frutto del gioco spietato della concorrenza, ma occorrerà ammettere che la vicenda delle navi vendute ai sovietici gli fu "perdonata" soltanto dopo molti anni. Ignazio tenne duro, forte della solidarietà di pochi, tra i quali è giusto ricordare il cognato Diego Cali e il socio comandante Carlo Arcidiacono; entrambi non gli voltarono le spalle.

D'altro canto, alla metà degli anni Cinquanta, il mondo dell'armamento italiano (e genovese in particolare), si inoltrava sul sentiero (o meglio, sulla rotta) infelice d'una profonda spaccatura che avrebbe portato alla divisione della categoria organizzata in un primo momento in due tronconi - Confitarma e Armaliberi, la prima guidata da Angelo Costa, la seconda dall'armatore emergente Ernesto Fassio - e successivamente in tre associazioni, con il ruolo fluttuante degli Armatori Meridionali, guidati da Achille Lauro (il "concorrente" di Messina negli anni Trenta sulle rotte dell'Africa), allora assunto alla notorietà politica e mondana come pittoresco leader dei monarchici, sindaco di Napoli e presidente mecenate della squadra di calcio della sua città). L'armamento privato italiano, alle prese con le flotte assistite della Finmare (Italia, Tirrenia, Adriatica e Lloyd Triestino) e costruite dalla Fincantieri, entrambe finanziarie dell'Iri, spalleggiate dal generoso credito "politico" delle maggiori banche nazionali, tutte "irizzate", si muoveva come sempre sulla sottile lastra di ghiaccio di un mercato sempre fragile. Come accade tra chi è in difficoltà, la categoria si dilaniava anche per le rivalità interne, un po' come i famosi polli di Renzo nei *Promessi Sposi*. D'altro canto, non poche società armatrici che formavano il "gotha" del mondo dello shipping genovese e italiano, per una serie di concause non ebbero che un paio di decenni di fortuna: basterà pensare ai Fassio, ai Lolli Ghetti, ai Cameli, agli stessi Ravano, per non parlare dello sgretolamento dell'impero dei Piaggio, armatori a loro volta, accanto a una variegata gamma di imprese agrarie, industriali, finanziarie che costituivano il loro impero. Neppure i Costa avrebbero passato la "linea d'ombra" degli anni Novanta. Ma Ignazio non aveva davanti a sé il tabulato del futuro, quando lottava per la sopravvivenza.



Giuseppe Messina, padre di Ignazio.  
Giuseppe Messina e Amalia Silvestri,  
genitori di Ignazio Messina.





I maturandi 1921 del liceo classico "Andrea D'Oria";  
 nel particolare: Ignazio Messina.

*Nella pagina a fronte:*  
 fototessere per passaporto di Ignazio Messina  
 e della futura moglie Rosa Maria Poggi.

Certificato di nascita di Ignazio Messina.  
 Fototessera di Ignazio Messina.





  
**CITTA' DI GENOVA**  
 STATO CIVILE I

**CERTIFICATO DI NASCITA**  
 (Norma della Legge 1284 del 1898)  
 Anno 1905, il giorno del mese del 1905, Parto L. Sesso

L'UFFICIALE DELLO STATO CIVILE

certifica che da questo registro risulta che:  
*Maddalena Ignazio Sotera*  
 di *Genova*  
 è stata *concepita*

a *Genova*  
 il *giorno* del mese del *anno*

L'ufficiale dello Stato Civile  
*Manni*  
 Ufficiale dello Stato Civile





Ignazio e Rosella Messina a bordo di una nave.



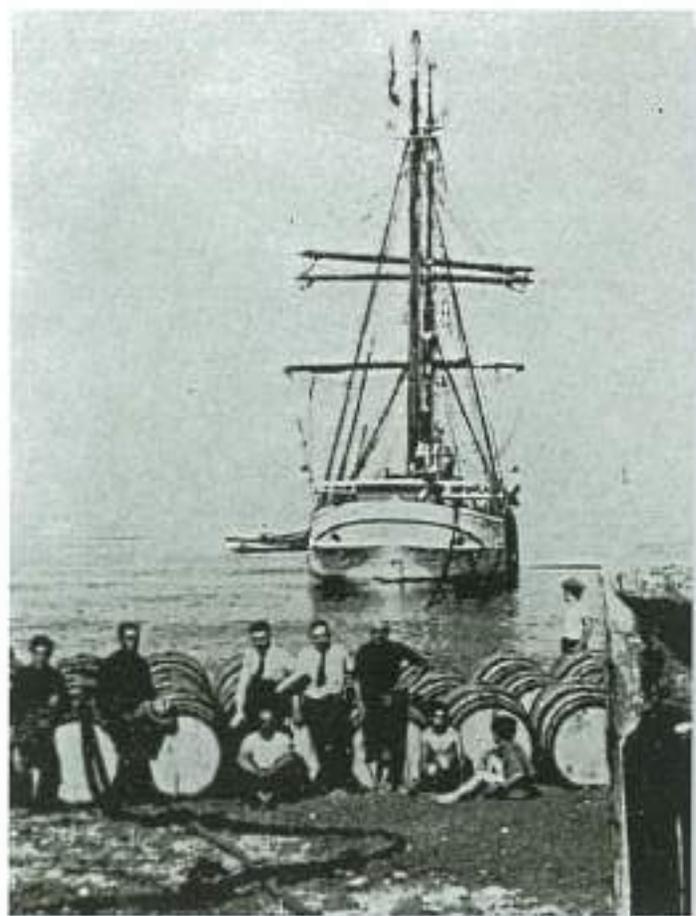
Ignazio Messina, ufficiale richiamato, con la moglie Rosella e amici.  
Ignazio Messina con la moglie, la figlia e i cognati Serrati a Venezia (1947).

La villa della tenuta di Fassia (Gubbio).





Banchine e scalo di Riposto (Catania).





Lo stabilimento  
della ditta Otero alla Foce.

Porto di Genova a inizi '900.



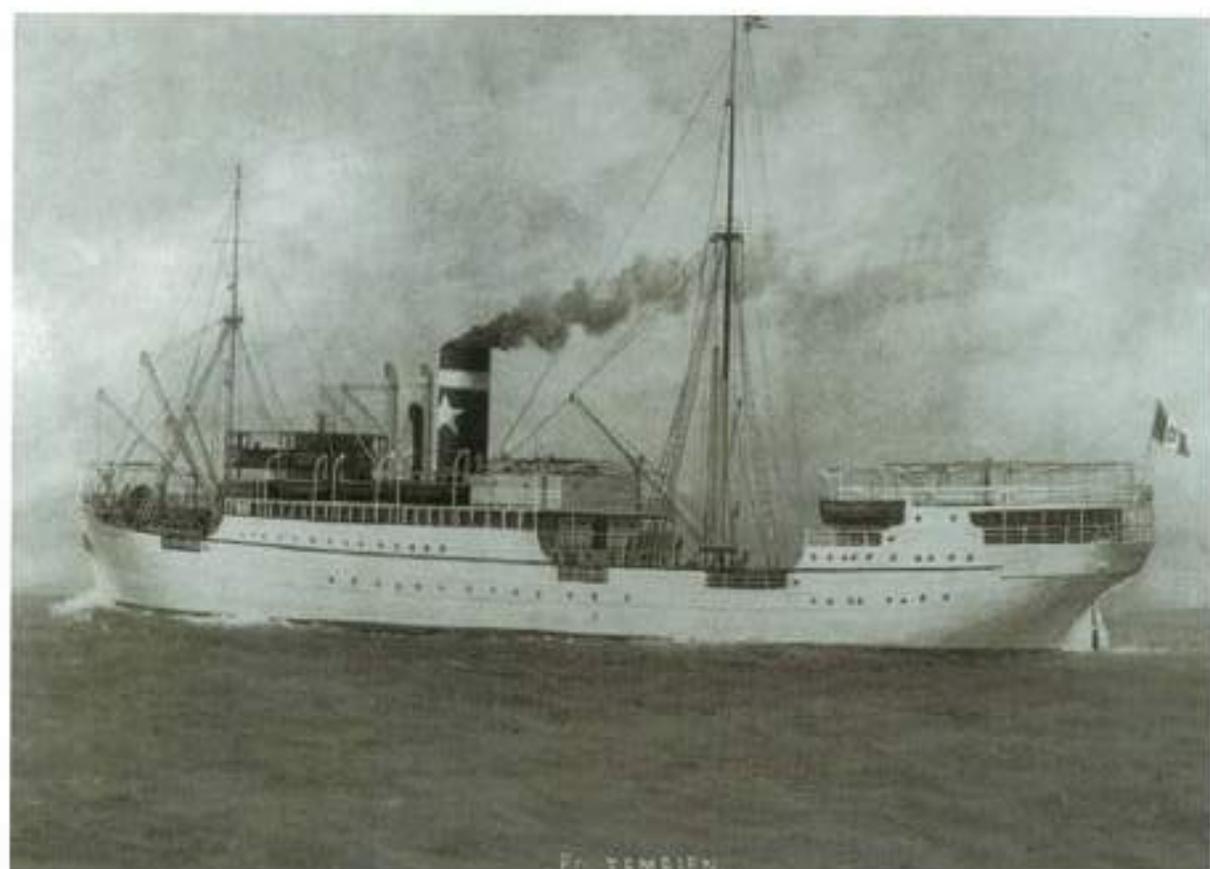
Panoramica  
della stazione di Porta Principe  
e del bacino della Lanterna.



Le sedi di via Milano, di via Cairolì e di Sottoripa  
e la carta intestata della Compagnia Messina.

*Nella pagina a fronte:*  
Sedi della Messina di via Petrarca  
e via D'Annunzio (dal 1982).





Piroscafo "Lido" e piroscalo "Tembien".

# Gius. Messina Tabuso

ARMATORE - AGENTE MARITTIMO

VICO CAMPO-2 - GENOVA - TELEF. 24-304



LINEA REGOLARE

## "ITALO-LIBICA"



### SCALI TOCCATI :

GENOVA - LIVORNO - NAPOLI  
MESSINA - CATANIA - MALTA  
TRIPOLI - HOMS - SLITEN -  
MISURATA - BENGASI - DERNA  
TOBRUK - SFAK - SOUSSE - TUNISI

DICEMBRE  
giorni 31

# 31

SABATO

26 s. Silvestro 0

### FLOTTA:

STURLA - TONS. 2000 D.W.

SIMETO - " 1500 "

ORETO - " 1300 "





5/0 1925
cl. spese 1925
121

Viaggio 122

|          |                            |           |         |
|----------|----------------------------|-----------|---------|
| Genova   | 724. Cong. S. Giorgio 26/1 | 1880.80   |         |
|          | cl. verr. e mand. 22/1     | 2897.55   |         |
| Livorno  | cl. Piero Abrial 12/1      | 5039.55   |         |
| Napoli   | cl. G. monelli 20/1        | 1252.50   |         |
| Riposto  | cl. C. Castellano 21/1     | 2192.-    |         |
| Palauca  | cl. G. Alfano 9/2          | 985.85    |         |
| Trifoli  | cl. G. Abrial 29/1         |           | 2694.75 |
| Miravola | cl. B. Mancetta 21/1       |           | 474.10  |
| Bayati   | cl. G. Abrial 12/2         |           | 1098.60 |
| Palauca  | cl. G. Alfano 21/2         |           | 158.25  |
| Palauca  | cl. G. Alfano 21/2         |           | 314.-   |
| Palauca  | cl. G. Alfano 21/2         |           | 572.65  |
| Palauca  | cl. G. Alfano 21/2         | 396.65    |         |
| Riposto  | cl. C. Castellano 16/2     | 2059.45   |         |
|          |                            | 16.683.25 | 6535.65 |

Viaggio 122

|          |                            |           |           |
|----------|----------------------------|-----------|-----------|
| Genova   | 724. Cong. S. Giorgio 29/2 | 2794.20   |           |
|          | Sub. M. 14/2               | 455.-     |           |
|          | cl. G. monelli 5/3         | 1609.25   |           |
| Livorno  | cl. Piero Abrial 5/3       | 2290.-    |           |
| Napoli   | cl. G. monelli 11/3        | 2144.20   |           |
| Riposto  | cl. C. Castellano 12/3     | 1402.-    |           |
| Palauca  | cl. G. Alfano 10/3         | 1674.-    |           |
| Trifoli  | cl. G. Abrial 12/3         |           | 5258.-    |
| Miravola | cl. B. Mancetta 12/3       |           | 1409.95   |
| Bayati   | cl. Abrial 2/4             |           | 3193.85   |
| Palauca  | cl. G. Alfano 20/3         |           | 746.75    |
| Palauca  | cl. G. Alfano 29/3         |           | 668.40    |
| Palauca  | cl. G. Alfano 10/4         |           | 247.95    |
| Palauca  | cl. G. Alfano 19/4         | 3610.40   |           |
| Riposto  | cl. C. Castellano 10/4     | 1475.75   |           |
| Palauca  | cl. G. Alfano 4/5          | 9014.-    |           |
|          |                            | 31.784.30 | 11.595.30 |

Pagine di contabilità dei viaggi.





Soldati in partenza per la guerra d'Africa  
che si imbarcano  
su navi Messina (1935).



*Nella pagina a fronte:*  
Logo Messina delle linee per l'impero.  
Listino partenze del piroscafo "Sturla"  
per la Libia (1929).

Ponte Eritrea negli anni '30, scalo Messina.







1938,

L'azienda che lo vorrà separare (secondo l'allegato schema di studio) è una società per azioni di economia e navigazione socialista e struttura cooperativa, sul fondamento di una riassegnazione spedita intorno alla compattezza: prima e poi al peso salaria, con la volontà e la speranza di contribuire da parte nostra, secondo il nostro alle comandamento, alla realizzazione di quei meravigliosi principi da Voi formulati.

Il concetto fondamentale di più alta giustizia sociale e di affermata al metodo fascista cooperativo della progettata società, è il seguente: l'utile netto risultante dall'esercizio dell'azienda deve andare a beneficio non solo del capitale che ha fornito il capitale, ma anche e soprattutto dei lavoratori (amministratori, dirigenti) che al bene risultato dell'impresa economica hanno dedicato con entusiasmo ed abnegazione il loro affannoso lavoro. Anzi l'idea sarebbe che, anzitutto, venisse completamente esclusa dalla ripartizione degli utili il capitale, il quale dovrebbe in definitiva, essere considerato - come lo erano - semplicemente e nell'atto che esso strettamente passivo di lavoro, senza alcuna partecipazione speciale oltre all'interesse valutato nella giusta misura ufficiale, e nel frattempo della stessa azienda. Caratteristica fascista, si dovrebbe giungere ad avere in sé il capitale come addirittura di essere parte attiva della produzione, se diventa uno strumento passivo non per via della produzione è necessaria una marcia che può essere il proprio dell'azienda che lo usa, e che può essere presa in prestito, così il capitale sarà uno strumento che può essere di proprietà dell'azienda e quindi dei singoli soci dell'azienda stessa, e addirittura poterlo

Art. 10 - Il capitale, in data odierna, la società per azioni di economia e navigazione socialista denominata "S.I.A." (Società Italiana Armatori) a forma cooperativa.

La sede è in Genova, ma può istituire filiali in ogni parte d'Italia e nel mondo.

Art. 11 - L'"S.I.A." ha lo scopo di organizzare la costruzione e l'armamento navale e la navigazione socialista secondo i principi cooperativi fascisti, di regolare, secondo tali principi, i rapporti economico-sociali con tutti i propri associati, impiegati e marittimi, così come con tutti gli altri, e di sviluppare ed estendere la navigazione socialista ovunque lo stato e tutti gli altri generi di navigazione.

Art. 12 - Tutto il capitale, quanto il valore dei soci, sarà proporzionalmente attribuito.

Il capitale stesso della società, per poter ottenere ai suoi fini, è stabilito in:

Art. 13 - I soci sono di massima contemporaneamente prestatori di lavoro e di capitale. In tal modo economicamente possono essere ammessi soci che siano esclusivamente prestatori di capitale, mentre qualcuno può prestare il lavoro senza possedere alcuna parte della società.

Art. 14 - Il capitale è formato da azioni nominative di Lit. 100.000 ciascuna e può essere sottoscritto da qualsiasi cittadino italiano.

Art. 15 - Il valore nominale di ogni azione può essere maggiorato di una frazione della corrispondente quota di riserva.

Art. 16 - Tutti i soci per la loro prestazione di lavoro vengono retribuiti in base ai contratti collettivi vigenti. Per la prestazione di capitale invece i soci vengono retribuiti annualmente sul valore effettivo delle loro azioni in base al tasso d'interesse ufficiale.

**Spagnolo-Massina & C.**  
 Succursale della Messina S.p.A.  
 Via S. Andrea 10 - Genova

**NOTIZIA PUBBLICITARIA**

Il giorno 11 gennaio 1938-37

Spett. Ditta

**LINIA FUSTALE PER L'IMPERO**  
 Passeggeri e Merci

Alcuni nostri clienti (nazionalisti) hanno sperato talmente così secondo la quale la nostra linea postale per l'Impero sarebbe finalmente pronta e usata.

Stesso ciò è completamente falso. Invece la presenza per servizio della nostra già esistente, e per invitare tutti i nostri amici e tutti coloro che hanno voluto apprezzare le nostre e le diligenza con cui abbiamo curato e curiamo i nostri servizi passeggeri e merci, e qualunque impresa, ed implementi infatti quella fiducia e stima che abbiamo l'orgogliosa coscienza di meritare e di cui saremmo e sempre più meritevoli incrementi degli, sempre più migliorando la nostra "LINIA FUSTALE" - passeggeri e merci - per l'IMPERO, la più solida e meritoria di tutte quelle esistenti.

Naturalmente sono gli ideologi propagatori di questo falso di circostanza agire con tutta l'energia che il caso richiede.

Restando a Vostra completa disposizione, Vi preghiamo gradire con i nostri ringraziamenti i più cordiali e spietati saluti.

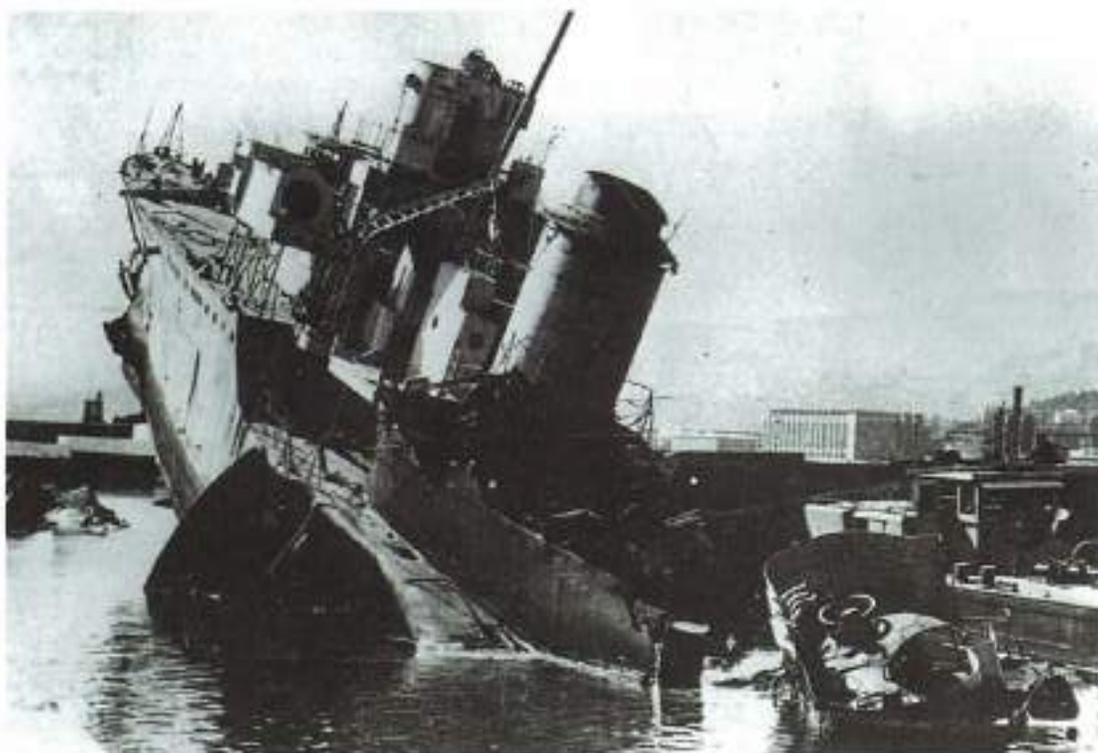
1938-37 Spagnolo-Massina & C.

**S.P.A. FUSTALE PER L'IMPERO "CANAL"**  
 Succursale della Messina S.p.A.

**LIVRO DEI VERBA**  
 Rilasciato al Socio

Spagnolo-Massina & C. Succursale della Messina S.p.A.

IL PRESIDENTE  
 Spagnolo



Ponte Eritrea, navi affondate durante il conflitto (1943-44).





Attestato rilasciato a Ignazio Messina per contributo al Partito Repubblicano (1946).



*Ignazio Messina & C.*

*Successori a Giuseppe Messina Fabar*

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

U. P. C. I. GENOVA N. 795

IMPRESE MARITTIME

TELEGRAMMI: MESSINA - GENOVA

TELEFONI: 87188 - 87189

GENOVA, 25 Gennaio 1947

CARTELLA NOTTALE 1947  
VIA A. MEOGGI N. 1 - PIANO 4°

RM. /Dir.

di oltre mille firme

Si dichiara che il Sig. Prof. Ing. **GUGLIELMO LEVI** fu Priamo, è stato alle dipendenze di questa società di Navigazione dal 1° Marzo 1942 al 30 Settembre 1945, nella qualità di Ingegnere addetto all'Ufficio Tecnico con le mansioni di sorveglianza sull'esercizio delle navi, e con quelle della compilazione dei progetti di trasformazione e delle nuove costruzioni..

Durante l'anno 1943 ha progettato le notocioterme di costruzione N°. 151 - 154 - 155 - del Cantiere di Pietra Ligure.

Durante il periodo Novembre 1943 - Aprile 1945 rimase assente dall'ufficio per motivi di persecuzione politica, e riprese il suo lavoro nel Maggio 1945.

Dal 1° Novembre 1945 ha lasciato di propria volontà tale incarico, perchè reintegrato nell'Ufficio di Preside del locale Istituto Nautico; però è stato nominato Consulente sia della società di Navigazione Ignazio di Messina & C. che della S.A. Cantieri del Mediterraneo, coll'incarico di provvedere specialmente alla compilazione dei progetti di nuove costruzioni, incarico che mantiene a tutt'oggi.

*Messina*

Attestato di servizio dell'ingegner Guglielmo Levi (1947).

# Marina libera e marina di linea

di IGNAZIO MESSINA

L'Autore di questa lettera è un armatore libero: egli scrive il suo punto di vista circa il problema della marina di linea in contesto polemico con quanto pubblicato sul precedente fascicolo della nostra rivista.

Caro Direttore,

mentre le porgo le più vive felicitazioni ed i più fervidi auguri per l'instancabile sforzo di dare vita ad una rivista di cui nessuno effettiva necessità, ritengo doveroso esprimerle qualche modesta osservazione su quanto è pubblicato nelle "Note del mese" del n. 1 sotto il titolo "Marina Libera e Marina di Linea".

Anzitutto, non ritengo appropriata l'enumerazione dei termini dello cosiddetto "polemico". Penso infatti che tutti coloro che aspirano liberisticamente alla più ampia azione dell'iniziativa privata siano perfettamente d'accordo sulla concettualità e sui concetti di utilità pubblica. Ciò avviene anche in tutte le altre forme di industria e di commercio, in cui tutti gli sforzi ed il lavoro dei singoli ricompongono e formano il quadro dell'economia nazionale. Ma ciò non vuol dire che le singole Aziende debbano essere nazionalizzate, o comunque finanziate e sorreggiate dallo Stato.

Questo problema della marina IRI o Finmare, (e non "di prevalente interesse nazionale" come erroneamente è stata inizialmente chiamata e si seguiva purtroppo erroneamente a chiamare) alla quale lo Stato con criteri molto errati e riproponibili ha dato ogni genere di [sic] Elencati e di esclusività e capitali ingenti e seguito a garantire l'indennizzo di qualsiasi perdita, e il dissidendo del 4% (a spese di chi indefessamente lavora e rischia tutta la propria fortuna e paga le tasse) presenta un grave contrasto economico, politico e sociale che è indispensabile selezionare una buona volta e chiarire a fondo, e correggere, per il bene stesso della nostra marina mercantile e dell'economia nazionale.

Le "necessità concrete di ordine sociale, economico, politico, internazionale" — di cui si fa cenno in altro punto della stessa nota — sono ben poca cosa, e del resto di ben facile risoluzione, in confronto alla grandiosità dell'interesse economico che deve essere risanato.

E quanto delle sopra tulgo anche — per così tutta in

massima deferenza e profonda stima che nutro verso l'Autore — per qualche accenno contenuto nella lettera indirizzata dal dott. Francesco Marzilli al Ministro della Marina mercantile. Mi permetto inoltre e ripetere che le società del gruppo Finmare, così come sono costituite, non possono e non devono assolvere nessuna funzione, ammeneché non si voglia regolare o colpire i più elementari criteri di buon senso e di equità.

È evidente che finché una tale ferribile epoca di Democrazia (Legge "Finmare") perde sulla marina mercantile, non sarà possibile il risorgere dei "grandi complessi armatoriali" di cui noi genovesi avevamo un po' il gusto. Ed è gran merito e merito della marina libera di aver già fatto tutto quello che ha fatto, malgrado la tattica sopravveniente (ed oltre tre anni dalla Liberazione) assurda Legge Finmare!

La ricostruzione delle grandi linee ed il mantenimento dei grandi traffici, spiega dottor Marzilli, avverranno attraverso società di prevalente interesse nazionale, ma tali società dovranno essere non mantenute e finanziate dai contribuenti, ma dalla sagacità ed operosità ed abnegazione degli interessati madrasini armatori liberi; e con questo non voglio minimamente snocciare appunto agli egregi dirigenti delle compagnie del gruppo Finmare, ma al sistema, che è inammissibile e deve essere regolarizzato.

E le linee regolari che saranno ritenute meritevoli di sovvenzione dovranno essere assegnate in base ai più saggi criteri professionali, agli armatori migliori offerti, in un piano di spaziosità ed equità nazionale, annullando tutti i privilegi ed i monopoli e le esclusioni e le ingiustizie indebitamente introdotte con la Legge Finmare.

Resto a sua completa disposizione per ogni ulteriore più dettagliata discussione dell'appassionante problema e lo prego di gradire ringraziamenti ed auguri.

Genova, 18 agosto 1948

IGNAZIO MESSINA

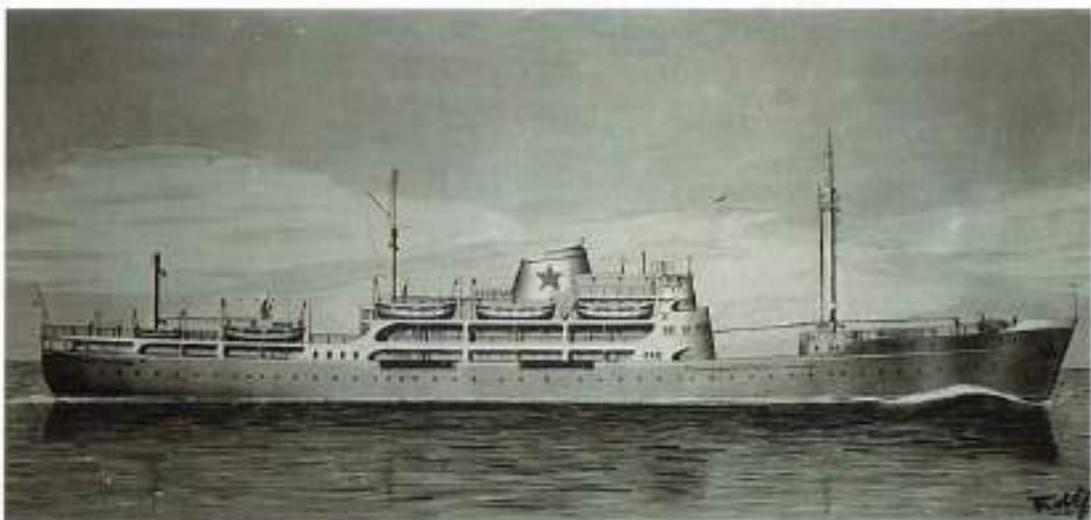


Estratto da rivista "La Marina Mercantile", n. 2 - Agosto 1948 - pag. 60.



Varo a Pietra Ligure della nave "Risveglio" nell'immediato dopoguerra.





**M.N. PASSEGGERI E MERCI «НОРИЛЬСК» (158)**  
**CANTIERI DEL MEDITERRANEO**  
**-PIETRA LIGURE -**

Motonave costruita per la marina sovietica.  
Brochure del Cantiere di Pietra Ligure.





Vedute dei Cantieri di Pietra Ligure.





Unità per la marina sovietica.  
Varo della motonave "Libertà".







Linea del Mediterraneo S. p. A.  
MIA - "Ossendrecht" - Porto Liguri 16/1/1958

Varo della motonave "Ossendrecht" (1958).

Polizza di carico della motonave "Libertà" (1954).



**Zanussi Marina S.p.A.**  
Società a partecipazione paritetica  
IMPRESE MARITTIME  
SEMPRE AL SERVIZIO DEL COMMERCIO  
Via S. Pietro, 1-10  
10121 TORINO - ITALIA  
Telefono 011/21.1111

Voyage N. 1001 Polizza N. 1001  
Date Voy. 17th March 1954

Emessa da Societa Zanussi di S.p.A. per conto esclusivo ed esclusivo  
facilita della presente polizza per conto e rischio di chi emette, sulle basi  
e nelle altre condizioni, per essere interpretate e  
e di tutte le altre condizioni e Conditions of Sale, 1954.

In merito alle condizioni di carico sono le seguenti, con tutte le  
proprie particolari

| MARCHI                                  | NUMERI        | QUANTITÀ |          | CONTENUTO   | Peso Kg. | Volume m <sup>3</sup> | Valore | Valore per tonnellata |
|---|---------------|----------|----------|-------------|----------|-----------------------|--------|-----------------------|
|   |               | QUANTITÀ | QUANTITÀ |             |          |                       |        |                       |
| EEAH                                    | 3/230         | Barili   | 230      | OLIVE VERDI | 27.914   |                       |        |                       |
| C. 3                                    | 1/100 311/100 | Barili   | 100      | OLIVE VERDI | 27.914   |                       |        |                       |
|   |               |          | 230      |             | 55.828   |                       |        | 245,34                |
| (100 hundred sixtytwo only)             |               |          |          |             |          |                       |        |                       |
| Shipped on board on the 10th March 1954 |               |          |          |             |          |                       |        |                       |
| COPY NOT VALID                          |               |          |          |             |          |                       |        |                       |

Numero del B. 1001

Spedizione in:

La presente polizza è stata richiesta da Societa Zanussi di S.p.A. ai fini del trasporto delle olive verdi  
e delle olive verdi del tipo, di cui si è menzionato nelle condizioni di carico.

La presente polizza è fatta alle condizioni e condizioni imposte  
in forza del contratto della presente polizza, e delle condizioni  
di carattere generale in pieno possesso e che sono  
in il possesso delle condizioni di carattere generale e che sono  
in il possesso e per gli effetti di cui agli art. 1000 e  
1001 del Codice Civile Italiano, applicati, con le modifiche  
della presente polizza, e dell'assicurazione per conto  
esclusivo del carico e di cui agli art. 1000 e  
1001 del Codice Civile Italiano.

**IL CARICATORE**

|             |           |
|-------------|-----------|
| Valore      | 55.828    |
| Costo       | 11.165,60 |
| Ris. Netto  | 44.662,40 |
| Costo Netto | 11.165,60 |
| Ris. Netto  | 33.496,80 |

PER IL CARICATORE



Ignazio Messina e collaboratori  
in cantiere.

Ignazio Messina con la madre  
e con la moglie a un varo.

*Nella pagina a fronte:*  
Ignazio Messina e familiari a un varo.

Ignazio Messina con il Ministro  
della Marina Mercantile Paolo Cappa  
e con Damiano Valle.

Cerimonia pubblica:  
in alto Rosella Messina con la figlia.



Ignazio Messina con la madrina  
Luisa Zacchello a un varo.





AS/4

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ТЕЛЕГРАММА**



Международный Союз ССР

ИМЕНА: 12 0728

№ 825  
БОРЖЕНОВА 817 ROMA

ПЕРЕДАЧА:

30 секунд  
30 секунд

Адрес:  
- 817 - IGNAZIO MESSINA  
HOTEL NATIONAL MOSCOW - 335

№ HA0171 GENOVA 282 1/50 11 2220 -

Служба: ШТАБ

FELICITIAMOCI PROMETTENTI RISULTATI STOP TERMINI CONSEGNA  
 PARTICOLARMENTE PRIMA HAVE SEMBRANCI RISTRETTI NON AVENDO  
 AFFIDAMENTI SICURI TEMPESTIVA CONSEGNA MOTORI ET LAMIERE STOP  
 PER REVISIONE PROPONIAMO SEGUENTE ISTRIBUZIONE IN PERCENTUALI  
 PREZZO TOTALE PRIMA RATA QUOTA INVARIABILE DIECI LAMIERE OTTO  
 OHISA UNO RAME UNO TOTALE VENTI SECONDA -

17-8. 364. 11-2. 1947



La commissione italiana ricevuta a Mosca (1952);  
Ignazio Messina è il primo sulla destra del tavolo della Presidenza.

Telegramma di Ignazio Messina (1952).



# LA VOCE REPUBBLICANA

anno XXXI - N. 292 - Lire 20

QUOTIDIANO DEL P. R. I.

Mercoledì 26 dicembre 1952

## I REDUCI DA MOSCA

**A**LCUNI mesi fa i dirigenti delle macchine propagandistiche sovietiche organizzarono un convegno con grande risonanza a cui parteciparono in qualità di relatori, tra gli altri, particolari uomini d'affari del comunismo occidentale. Vennero discussi i vari aspetti del libero scambio internazionale e chi disse il suo parere proprio e sintetico, quelli che avevano respinto il più impetuoso tentativo di sovvenzionare il commercio fra i paesi, cioè il piano Marshall, che avevano fatto ritirare l'industria più sana della democrazia, e che hanno sacrificato come unica le economie dei paesi occupati dell'Europa, in possesso ormai e spacciato delle merci scambiate. Chi ne parlò non ha detto gli uomini d'affari italiani partecipanti non conferirono vantaggi sostanziali e si ritirò a se stesso dalle forze dei sovietici le cui che avrebbe potuto raggiungere l'interazione fra U.R.S.S. e l'Italia.

Quelle cifre vennero pubblicate a caratteri di stampa sulle giornali comunisti e paracomunisti e con parole di quei che i sovietici erano disposti a fare per allentare la nostra difesa, eppure in questo è così sicuro. Poi qualcuno fece discretamente osservare che alcune di quelle cifre proposte erano le più alte mai che quelle stesse commissioni dell'accordo commerciale italo-sovietico, dopo il loro che se l'U.R.S.S. avesse potuto, avrebbero dovuto essere l'interattivo tra i due paesi non aveva che a dire solo una più opportuna dei negoziati proporzioni prezzi più ragionevoli e merci più interessanti. Poi tutto ciò che fu fatto lasciando l'industria alla propaganda comunista, in parlamento, nei giornali e nei comizi, il tutto segnando: il Governo italiano per impetuosità sovietica e per non si sottrarre non vuole commerciare con i paesi dell'Occidente, e protesta in tal modo storico e disoccupato.

Ed ecco che oggi a Mosca sono stati fatti i comizi sovietici.

Ma che l'Associazione per Operazioni negli Scambi Internazionali non si agiti per oggetto di contribuire allo sviluppo del nostro servizio estremo con tutti i paesi del mondo senza discriminazioni.

Le possibilità di formazione di redditi, cioè a rinvii di affari con la libertà di circolazione, sono praticamente infinite ed infinite sono le offerte di associazioni che per questo e quel motivo si sono costituite in Italia.

Ma non si può riconoscere che in questo settore i comunisti e loro soci a indipendenza sono privi di una istintiva fertilità ed inagguagliabile.

Ma non le grandi frottole di camuffamento e di adattamento delle propaganda e delle ideologie comuniste, avrete da notizie pubbliche tribuite quasi solo le associazioni esterne, ma i comunisti stessi non si lasciano sfuggire occasione per farsi promotori di nuove iniziative non appena un numero sufficiente di oggetti o di interessi abbia superato l'ultimo di propaganda di difendere di questo o quel principio generalissimo. In tal modo essi cominciano un lavoro ritardato: in primo luogo quella di dimostrare nel mondo più efficace perché più indovino e quindi meno realizzabile che quel principio è sovietico se non addirittura capitalista, in secondo luogo il risultato di arrivare, come promotori e fondatori, l'ultimo momento della stessa associazione e quindi di poterla manovrare direttamente e indirettamente dietro il paravento di esteriori ed amici quando mai generali e italiani.

Ma questi signori sovietici e comunisti che sono arrivati a Mosca, ritengono proprio che per migliorare i loro affari sia necessario seguire l'esperienza del partigiani della pace e prendere un'associazione al ridosso della Conferenza di Mosca?

Ma questi gentili comunisti a questo punto associazioni che si propongono di combattere le politiche imperialistiche nel commercio internazionale con scopo di ristabilire che una estremo

Il SOLE — Sabato 12 dicembre 1953

# ECON

## Programma dell'Assoscambi per migliorare i traffici con l'U.R.S.S.

**ROMA, 11.** — Il comitato di presidenza dell'Associazione fra gli operatori per lo sviluppo degli scambi commerciali (Assoscambi), in assenza del Ministro del commercio estero, on. prof. Bressani Tassinari indisposto, è stato ricevuto dal direttore generale comma Dal'Oglio, al quale è stato sottoposto un programma tendente a superare le difficoltà verificatesi nell'applicazione dell'ultimo accordo commerciale italo-russo.

Si è proposta anche la necessità che un gruppo di operatori si rechi in febbraio in Russia al fine di raggiungere gli scopi anzidetti. Da parte governativa sembra non saranno frapposti ostacoli.

Della commissione, con tutta probabilità, faranno parte il sen. Ignazio Messina per il settore armatori, on. Giuseppe Gatta Esaro per il settore ortofrutti e agrumi, il dott. Gianquinto per il settore combustibili, il dott. Malcovati e il dott. Dal Costa per il settore tessile. Della commissione faranno anche parte dirigenti

scambi a livello. I comizi più pressive convogli personali ad alcuni ferrovie meo di. Non può più sia pro ha pot per lo gli e un informazioni sono e.

Arco degli a delle F alla C inviato tra Or. In quel in con voro l'genti. a l' della l' o del comma. Minist. a di i agam. tari. I 1952 ot tro Se i bravo ggio. con. con. con.

Commenti di quotidiani italiani alla missione in U.R.S.S.



Ignazio Messina e familiari all'inaugurazione della motonave "Nicoletta".  
Ignazio Messina e il Comandante Arcidiacono.





Tessere di appartenenza di Ignazio Messina al Movimento Federalista Europeo.



## IGNAZIO MESSINA & C.

ARMATORI • AGENTI MARITTIMI

Via di Sotropa, 14 / tel. 011 27 4 97 • GENOVA • Telex 322751 (con servizio telex 24 h)

Telegrammi: MESSINA - GENOVA

1966 • ITINERARI  
NOVEMBRE - DICEMBRE



SERVIZI POSTA

Autorizzazione Ministero M.  
in data 22/11/1965



### NAVI ADIBITE

(di proprietà classe I.I.N.A.)

|                 |                     |                          |
|-----------------|---------------------|--------------------------|
| FLOTTA SOCIALE: | m/n CARLO ABRUZZANO | DW 3000 velocità 12 nodi |
|                 | m/n ANDREAEMME      | DW 2800 velocità 12 nodi |
|                 | m/n MATTEOEMME      | DW 2800 velocità 12 nodi |
|                 | m/n MASSEMOEMME     | DW 2800 velocità 12 nodi |
|                 | m/n AMALAEEMME      | DW 1000 velocità 12 nodi |
|                 | m/n ROBERTOEMME     | DW 1000 velocità 12 nodi |
|                 | m/n IGNAZIOEMME     | DW 1000 velocità 12 nodi |
|                 | m/n PAOLAEMME       | DW 800 velocità 11 nodi  |
|                 | m/n NICOLETTA       | DW 1180 velocità 12 nodi |
| A INCASSO:      | m/n COLOMBA LORARO  | DW 2100 "                |
|                 | m/n STAHIA          | DW 850 "                 |
|                 | m/n MARIA COSTANZA  | DW 850 "                 |



Unità Messina e listino partenze (1966).

Il "Jollyemme", primo traghetto ro-ro (1968).





Diego Call, cognato e vero amico di Ignazio Messina.  
Il Comandante Carlo Arcidiacono.

*Un affettuoso ricordo*

*A zio Diego Call e al Cto. Carlo Arcidiacono  
che si sono dimostrati i più cari e sinceri amici di  
nostro padre Ignazio.*

*Non solo sono stati veri compagni di vita nei momenti  
migliori ma soprattutto non lo hanno mai né discusso  
né abbandonato, specie nei momenti difficili  
dimostrando sincero affetto e dedizione.*

*Gianfranco, Giorgio e Paolo*



"Nonno" Ignazio con la prima nipotina, Nicoletta e sotto le nonne Rosella e Bianca, con gli amici Palazzo e il comandante Carlo Arcidiacono.



Da sinistra: Ignazio, Rosario, Angelina e Marcello, i quattro fratelli Messina.



La famiglia Messina al completo con amici all'inaugurazione del ro-ro "Jokeremme" (1971).





Panoramica degli accosti Messina  
nel porto antico.

Giorgio Messina collauda il portellone  
da lui progettato sulla motonave  
"Gianvittorio emme".

Imbarchi pallettizzate (1968).

Paolo Messina, Luigi Gais, Rinaldo Di Negro  
e alcuni spedizionieri.

Imbarco automezzi su nave Messina  
attraverso il portellone.





Ignazio Messina, Don Pasquale Parodi (parroco di San Marco al Molo) ed il Comandante Bartolomeo Miele durante una cerimonia degli anni '70.

Ignazio Messina con la famiglia durante l'inaugurazione del traghetto Jollyemme; si notano la moglie, la figlia Maria Grazia, i nipotini Nicoletta, Roberto, Paola, Stefano, al centro fra i genitori, Paolo Messina.



Si imbarcano aiuti ai terremotati del Belice; Ignazio Messina conversa con Augusto Pedullà.



Ro-ro "Jollyrosso"  
(la prima nave a passare per il canale di Suez appena riaperto) in navigazione.  
Rinaldi Di Negro, Luigi Balbi, Edilio Calvi, dirigenti Messina.



## UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

### PREMI "NICOLETTA GAIS"

- Art. 1 - Con il reddito della somma donata all'Università di Genova allo scopo di onorare la memoria della Signorina Nicoletta Gais, è bandito, nell'anno accademico 1981/82, il concorso a tre premi di studio e ad un premio di laurea intitolati "Nicoletta Gais".
- Art. 2 - L'importo dei <sup>quattro</sup> premi è di € 1.000.000 (un milione) ciascuno.
- Art. 3 - Possono partecipare al concorso per i tre premi di studio gli studenti della Facoltà di Architettura dell'Università di Genova promossi in tutti gli esami previsti dal piano di studi approvato dalla Facoltà per gli anni accademici precedenti a quello in cui viene pubblicato il bando, o che debbano sostenere non più di un esame (oppure se iscritti al primo anno, abbiano riportato nel diploma di studi secondari una votazione non inferiore a 7/10) e siano di nazionalità italiana e di non agiate condizioni economiche. Possono partecipare al concorso per il premio di laurea i laureati che abbiano svolto la miglior tesi di laurea nell'anno accademico 1980/81 presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Genova.
- Art. 4 - Le domande di ammissione al concorso, redatte in carta semplice ed indirizzate al Rettore dell'Università, dovranno essere presentate al Reparto Contratti Quadriennali ed Assegni Biennali, Via Balbi, 6, entro le ore 12 del 30/9/1982, corredate dei seguenti documenti:
- per gli studenti iscritti, nell'anno accademico 1981/82, al primo anno di corso: certificato, in carta semplice, di maturità o abilitazione con l'indicazione dei voti riportati nelle singole materie di esame (la media dei voti non deve essere inferiore a 7/10);
  - per gli studenti iscritti, nell'anno accademico 1981/82, ad anni di corso successivi al primo: certificato, in carta semplice, degli esami superati e relative votazioni, distinti per anni di corso, con l'indicazione che tali esami sono tutti quelli previsti dal piano di studi approvato dalla Facoltà per gli anni accademici precedenti ovvero con l'indicazione degli esami rimasti ancora da superare;
  - certificazioni relative alle condizioni economiche del candidato e dei suoi familiari, stese sugli appositi moduli in distribuzione presso il predetto Reparto;
  - certificato di cittadinanza italiana.
- Per il premio per la migliore tesi di laurea i candidati dovranno produrre, oltre alla domanda al Rettore:
- certificato di laurea, in carta semplice, con l'indicazione del voto di laurea e dei voti riportati nei singoli esami, nonché la data in cui è stata conseguita la laurea;
  - tesi di laurea.
- Art. 5 - Il concorso è giudicato da una Commissione composta dal Preside (o da un suo delegato) in qualità di Presidente e da due Professori della Facoltà di Architettura designati volta per volta, dal Consiglio della Facoltà stessa.
- Art. 6 - La partecipazione al concorso comporta l'accettazione di tutte le clausole del bando.

Genova, 29 gennaio 1982

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO  
A. PAPAGNA

IL RETTORE  
C.A. ROMANZI

UNIVERSITÀ - GENOVA



Bando borsa di studio in memoria di Nicoletta Gais (1982).

Monogramma di Ignazio Messina su ardesia.



Il diploma di cittadinanza onoraria (alla memoria) conferito nel 2002 a Ignazio Messina dal Comune di Pietra Ligure.



Conferimento della cittadinanza onoraria (alla memoria) di Pietra Ligure a Ignazio Messina (2002).  
Da sinistra: Giorgio Messina, Salvatore Caltavuturo, Gianfranco Messina, Giacomo Accame, Paolo Messina.



Targa bronzea collocata accanto al monumento di Ignazio Messina.



Manifesto con programma della cerimonia a Pietra Ligure.



Monumento marmoreo eseguito da Alberto Ghinzani nel 2002 in onore di Ignazio Messina.



Un momento della cerimonia commemorativa in onore di Ignazio Messina a Pietra Ligure: il sindaco Giacomo Accame, al centro, con i sindaci dei Comuni limitrofi.

---

*Le due "rotte"*


---

**S**e si rilegge la vicenda di Ignazio Messina nel dopoguerra ci si rende conto che per una quindicina d'anni dopo la Liberazione, il Cantiere assorbì le sue maggiori energie e anche gran parte delle risorse dell'intero gruppo. Ignazio, come s'è visto, durante la guerra, perduta la flotta, s'era aggrappato al cantiere come a un'ancora di salvezza. Ripeteva volentieri che trovava una grande soddisfazione nel costruire, perché vedeva crescere sotto i suoi occhi le navi dal nulla, come se fossero delle sue creature che stava mettendo al mondo. Era una sorta di figlio prediletto cui riservare le cure più sollecite. Lentamente, però, il suo interesse si spostò nuovamente all'attività storicamente familiare dell'armamento e della gestione di linee di navigazione. Non fu un processo agevole: ma nel 1958, con grande rincrescimento, dovette cedere la gestione del cantiere e nove anni dopo ne dovette cedere la proprietà.

Non va dimenticato che in quegli anni, l'ombrello protettivo dell'Iri nel settore marittimo era esteso anche alla cantieristica, tramite la Fincantieri che aveva nel corso di quegli anni anche fagocitato una larga parte della cantieristica privata in crisi, sia pure con la giustificazione "politica" (anche in funzione dell'ordine pubblico) di assorbire la mano d'opera e non aumentare la disoccupazione che cresceva a causa del difficile riallineamento di molte imprese ormai fuori mercato. Non va dimenticato che la politica della Finmare, soprattutto per quel che riguardava la società di bandiera di massimo prestigio, l'"Italia", era rimasta quella del fascismo, ovvero tutta legata all'immagine e alla propaganda. Insomma, il sogno del "Rex" detentore del "Nastro Azzuro" non era ancora svanito. Per questo, dopo aver rimesso in mare i vecchi transatlantici "Conte Grande", "Conte Biancamano", "Giulio Cesare", eccetera, dai vertici della Finmare partirono nuovi ordini: nel 1951 venne varata la sfortunata "Andrea Doria" e nel 1953, a Sestri Ponente, alla presenza di Alcide De Gasperi, la cui consorte, Francesca, ne era la madrina, la gemella "Cristoforo Colombo". Tale politica marittimo-cantieristica continuò, ormai anacronisticamente, perché i collegamenti turistici e di business con il Nord e il Sud America erano svolti quasi esclusivamente per via aerea, con la costruzione sino all'inizio degli anni Settanta della "Leonardo da Vinci", della "Michelangelo" e della "Raffaello". Al di là degli errori dell'Iri, comunque resta incontrovertibile il fatto che per i cantieri privati la vita era dura, visto l'assorbimento del lavoro da parte del sistema delle partecipazioni statali a circuito chiuso e perverso (flotta - banche - cantieri) anche in funzione della gestione del potere politico (il cosiddetto "sottogoverno") e considerato il fatto che cominciava a emergere una cantieristica a costi (del lavoro) infinitamente più bassi nei Paesi emergenti del Terzo Mondo, in particolare nell'Estremo Oriente, un fenomeno che oggi

è vistosissimo grazie anche alla cosiddetta "globalizzazione".

Per difendere l'attività del cantiere, Ignazio le provò tutte. Nel 1952, infatti, iniziò un rapporto di lavoro con l'Unione Siciliana di Armamento per la progettazione di piccole unità navali specializzate per il trasporto di prodotti ortofrutticoli. C'era infatti la possibilità di recuperare non indifferenti contributi statali regolati da un'apposita legge del 1949 che riguardava appunto il naviglio tra le 500 e le 1000 tonnellate di stazza lorda. Le zone che potevano beneficiare del finanziamento erano tutte collocate in Sicilia (non va dimenticato lo statuto "speciale" della Regione che dava luogo a tutta una serie di privilegi normativi). Ovviamente, Ignazio contava di far lavorare il Camed come cantiere progettista e costruttore: prese contatti anche con il Banco di Sicilia e con la Compagnia Siciliana di Armamento Spa, che poi era una delle tante società controllate da Andrea Mario Piaggio. Dai documenti di archivio sappiamo che la compagnia genovese sostenne la "Usa" di Palermo (ne era entrata anche all'interno, diventando socia), sopportandone la gestione. Dei rapporti con l'area siciliana, che durarono sino alla fine degli anni Cinquanta, fece in tempo ad occuparsi il giovanissimo Gianfranco Messina che si apprestava a diventare il primo dei figli quale braccio destro del padre.

Il cambio di generazione si stava profilando. La spinta a tornare a occuparsi soltanto di armamento venne ad Ignazio non solo per la crisi endemica dei Cantieri di Pietra Ligure, ma anche in seguito all'immissione, che sarebbe avvenuta per così dire alla spicciolata, dei figli maschi all'interno della struttura aziendale, evento che comunque si sarebbe compiuto solo verso la metà del decennio successivo. Il figlio maggiore Gianfranco, nato nel 1935, dopo aver compiuto il servizio militare, tra il 1957 e il 1958 iniziò il suo *cursus honorum* partendo dal basso e occupandosi via via di quasi tutti i settori, secondo la rigida disciplina familiare che già aveva plasmato Ignazio. Negli anni seguenti entrarono a loro volta Giorgio, il secondogenito (1938), dopo la laurea in ingegneria navale e un breve tirocinio alla Fiat Grandi Motori, l'ultimogenito Paolo (1943) appena ventenne e il genero Luigi Maria Gais, esperto di marketing, proveniente da una consolidata esperienza alla Olivetti.

L'ingresso di nuove forze giovani in una azienda, la cui direzione amministrativa di via Petrarca verso la fine degli anni Cinquanta, contava solo 34 addetti, di cui un solo dirigente e otto impiegati di 1ª categoria, coincise con la felice vittoria d'un difficile arbitrato con la svizzera "Nautilus" e, poi, negli anni Sessanta, con un secondo successo (sempre arbitrato) contro la olandese Van Ommeren. Quest'ultima si era impadronita dei Cantieri di Pietra Ligure, dopo averli già assunti in gestione nel 1958. La Van Ommeren si comportò in più occasioni in

maniera "delittuosa", secondo un drastico giudizio dello stesso Ignazio. In realtà, la direzione svizzera era stata mal consigliata dai propri rappresentanti e agenti italiani che puntavano allo scontro con lo stesso Ignazio allo scopo di "portagli via" il cantiere. In realtà, il loro vero scopo era di realizzare in quell'area assai interessante strategicamente e urbanisticamente – una redditizia speculazione edilizia.

La Van Ommeren aveva tra l'altro acquistato i Cantieri di Pietra Ligure, dopo averli già assunti in gestione nel 1958, ma si era resa responsabile di gravissime inadempienze. Per festeggiare quel successo che era soprattutto morale e psicologico, anche se non portava un forte afflusso di liquidità nelle casse della "Messina", il suo titolare concesse la gratifica d'un mese di stipendio extra a tutti i dipendenti.

Ma negli anni Sessanta la "Messina" ripartiva dal mare e sul mare e non metaforicamente, cercando con tutta l'abilità del suo timoniere il vento in poppa. Tra l'inizio e la metà degli anni Sessanta, il vessillo con il "crest" della casa d'armamento sventolava su oltre una dozzina di unità, di proprietà e noleggiate, spiccando sui porti del Maghreb e lungo le rotte del mar Rosso, dell'Africa e dell'Arabia, quasi facendo proprio il verso della scrittrice e memorialista medievale Christine de Pisan che favoleggiando dei viaggi avventurosi del Trecento alludeva: «Allant vers l'Orient toujours...». Sempre verso oriente, dunque.

---

## *La nuova flotta*

---

**N**on era facile, con tredici navi distrutte durante la guerra, nel 1947 ricominciare tutto da capo. Pure Ignazio, prima ancora di costruire per sé o di acquistare del nuovo naviglio, passò sotto il giogo necessario dell'acquisto e del noleggio di navi usate. Con grande fatica si ricominciò, come s'è accennato, con la linea per Tripoli e Bengasi, approfittando del fatto che la Libia era affidata all'Italia, come amministrazione ordinaria, sino al 1951 (la Somalia, invece sino al 1960). Poi fu la volta della Tunisia (Tunisi e Sfax). Le linee mediterranee facevano scalo anche a Malta. Poi si stabilirono rotte più o meno regolari, soprattutto mercantili, per l'Egitto (Alessandria e Port Said), per la Grecia e per la Turchia. L'obiettivo era quello di tornare a percorrere, come negli anni Trenta, le linee del Mar Rosso, dell'Africa Orientale e, possibilmente, spingersi anche più in là, oltre alle varie linee per i principali Paesi del Mediterraneo.

Capitò l'occasione di aprire mercati e trasporti anche nella direzione del Venezuela, con la parziale ripresa del fenomeno dell'emigrazione verso il Sud America. In quello stesso periodo che va dalla fine della guerra sino alla seconda metà degli anni Cinquanta vennero riaperti i contatti con i porti italiani di Livorno e di Napoli. Nel primo

operava la Agenzia Fratelli Spadoni, nel secondo la Agenzia Morelli, un rapporto che sarebbe stato costante nella storia della Compagnia Messina. Oltre alle navi già citate erano in attività intestati alla Nautilus anche i mercantili "misti", merci e passeggeri, che battevano bandiera svizzera: "Lugano", "San Gotthard" e "Saentis". Molte unità che a loro volta trasportavano passeggeri assieme alle merci varie e raccoglievano prenotazioni da tutte le città del Centroeuropa facevano scalo anche a Marsiglia, mentre sovente le navi che coprivano la linea del Venezuela facevano tappa all'Avana e anche nel famoso porto dell'isola di Curaçao. I Messina infatti avevano conquistato, come prezioso cliente, la United Distribution Trading grossista dello zucchero, una merce storicamente (dal Basso Medioevo sino agli albori delle scoperte geografiche degli Spagnoli e soprattutto dei Portoghesi) legata a Genova, dove in quegli anni mantenevano la loro sede e direzione le maggiori industrie saccarifere. Lungo la rotta atlantica era prevista, quasi sempre, anche una sosta per imbarcare e sbarcare merci a Tenerife nelle Isole Canarie.

Erano anni in cui, lo si deduce dai comportamenti e dalle rapide decisioni assunte dallo stesso Ignazio, un armatore privato escluso a priori dai servizi per i quali era previsto l'intervento finanziario dello Stato (ovvero le navi della flotta pubblica) doveva cercarsi il lavoro e i traffici senza un vero e proprio progetto organico e razionale, ma doveva piuttosto "fiutare" da lontano le soluzioni più vantaggiose, i tratti di rotta non coperti da altri, magari arrivando d'un soffio prima della concorrenza e cercando di farsi rendere il più possibile le situazioni più vantaggiose. In questo contesto sono curiosi alcuni telegrammi inviati dalla direzione della società al comandante della "Lugano" (che poi era la vecchia "Sembien" degli anni Trenta, completamente ristrutturata e adibita al trasporto di emigranti per il Venezuela e successivamente per il Sud America) in piena traversata atlantica per verificare se fosse possibile aumentare la velocità di crociera per far crescere in un anno il numero dei viaggi. Non solo: vennero, successivamente, inviati dipendenti della società in Centro America e a New York (tra cui il fratello di Ignazio, Marcello, una singolare figura di idealista e di sognatore al punto di farsi persino liquidare la sua quota di partecipazione dalla Ignazio Messina & C., ricevendo in pagamento alcune navi, che "regalò" al Duce agli inizi della seconda guerra mondiale) per dar vita a piccoli e agili uffici d'appoggio per assistere le navi, per procurare ulteriori traffici e per studiare, sia pure con mezzi di fortuna, quei mercati. Così, con un accordo che risale addirittura al 1946, la importante società di navigazione svizzera "Nautilus", con sede a Zurigo e filiale a Genova in via Caffaro, fondata dallo stesso Ignazio, nomina la società Messina sua agente generale. Ma l'accordo

con la "Nautilus" naufragò e non per colpa di Ignazio: infatti la società svizzera, dopo che la società genovese s'era spinta coraggiosamente sulle rotte dell'Africa Occidentale, rescisse ogni patto e si appropriò dei vantaggi di mercato che la società Messina aveva procurato. Contrariamente agli accordi, non lasciò ai Messina neppure l'agenzia in Italia. Fu, rileggendo quella storia con gli occhi del giorno d'oggi, una vera e propria pugnalata nella schiena. Il successivo arbitrato, di cui s'è già accennato, in un primo momento diede completamente ragione a Messina. Malgrado ciò, gli svizzeri non vollero neppure onorare il lodo, minacciando piuttosto di far fallire la società "Nautilus". Ignazio Messina, piuttosto che veder "morire" una propria creatura, da buon idealista preferì rinunciare al suo credito.

Ma ormai Ignazio era temprato alle congiunture sfavorevoli: dai documenti dell'epoca si hanno interessanti prove della sua dinamicità e della sua poliedricità: si fissarono infatti scali a Tel Aviv e ad Haifa per trasportare gli israeliti senza patria nel nuovo stato creato dagli Alleati dopo la guerra: per questo trasporto venne impiegato il piroscafo "Pace", acquistato nel 1947. Si aprirono uffici a Bucarest per non perdere i contatti con l'area cosiddetta comunista; si lavorò anche per conto della Città del Vaticano e al tempo stesso si istituirono altri uffici a Savona per offrire servizi in concorrenza alla supersovvenzionata "Tirrenia".

In seguito poi all'accordo commerciale italo-spagnolo si cerca, tramite l'agente Salvador di recuperare trasporti di merci pregiate come pelli grezze, ghisa, cacao, tonno sott'olio. Sembra di essere nel Siglo de Oro dei genovesi.

Nel contempo Ignazio compie anche un faticoso viaggio in Australia (dove si sta sviluppando una importante emigrazione italiana) per mettere a punto un eventuale progetto (mai realizzato) d'una linea mista merci-passeggeri. D'altro canto la flotta, secondo una valutazione del 1956, contava già una dozzina di unità, con nomi nuovi che s'erano aggregati: "Sergio", "Mizar", "Amfitrite", "Framar", "Petrarca"; Ignazio, tramite il Camed di Pietra Ligure aveva anche intrattenuto complessi rapporti con la "Genepesca" (che era stata fondata a suo tempo da Gerolamo Gaslini e da Vittorio Valletta) per la realizzazione di naviglio specializzato nel trasporto di pesce congelato.

Nel 1960, infine, con l'inizio del boom turistico della Sardegna, venne ristrutturato ancora una volta il vecchio "Pace", che portava uno dei nomi che piacevano moltissimo a Ignazio, come s'è già avuto modo di constatare. Il "Pace", rimesso a nuovo con il lavoro di tutta la famiglia (persino la moglie di Ignazio si occupò di mettere a punto l'arredo delle cabine) fu adibito, con il nome "Sassari", alla linea Genova-Porto Torres, per conto della Regione Sardegna, visto che la Tir-

renia non intendeva rinforzare la linea. La compagnia di Stato, però, pur di andare contro al nemico dichiarato Messina, acquistò in fretta e furia una vecchia motonave egiziana usurata dai viaggi turistici sul Nilo, il "Nefertiti", e la inserì sulla Genova-Porto Torres, con grande danno della Messina. Vale la pena di ricordare che il "Pace" era stato costruito nel lontano 1921 e aveva svolto servizio nei Caraibi, tra la Florida e Cuba. Rimesso in sesto, come s'è detto, e ribattezzato "Sassari" venne immesso sulla linea Genova-Porto Torres il 5 agosto 1960. Questa linea decollò, grazie anche all'accordo con la Regione Sardegna, visto che la Tirrenia non disponeva di sufficiente naviglio per reggere il servizio. Ma la società Finmare non si diede per vinta: molto probabilmente, nel timore di essere poi con il tempo tagliata fuori dal temibile concorrente, recuperò in tempi strettissimi con la convalida del Ministero della Marina Mercantile il vetusto "Nefertiti", costruito nel 1943 come nave da guerra in un cantiere inglese e poi trasformato nel 1947 in nave di linea per conto del governo egiziano. Così Ignazio, finito il noleggio alla Regione Sardegna, dovette sospendere il servizio con Pisola. La stampa dell'epoca, sia quella generica sia quella specializzata, criticò la sin troppo disinvolta politica del Governo. Se ne occupò persino «L'Espresso», grazie all'interessamento di Luigi Maria Gais, grande amico di Lio Rubini, ligure, dirigente dell'azienda editoriale sin dalla sua fondazione; Rubini convinse Eugenio Scalfari, allora direttore de «L'Espresso» a pubblicare una lettera aperta di Ignazio Messina. Molti deputati liguri – Sandro Pertini, Vannuccio Faralli, Luigi Durand de la Penne – intervennero a favore di Messina; il quotidiano economico «24 Ore» scrisse che la sospensione della linea Messina verso la Sardegna era «un'assurda e costosa decisione ministeriale che si ripercuote a danno dell'armamento privato».

Il "Pace", per tornare alla vicenda della nave dalla vita quasi cinquantennale, a onta del nome, era per Ignazio una sorta di nave da battaglia: nel 1955 fu utilizzato anche per una crociera Genova-Lisbona cui presero parte oltre trecento viaggiatori, quasi tutti esponenti della nobiltà italiana che si recavano a Cascais al matrimonio di Maria Pia di Savoia. Durante il viaggio di ritorno la nave venne investita nel Mar Ligure da una violenta tempesta (la mareggiata provocò gravissimi danni alla diga foranea) con gravi inconvenienti per gli aristocratici, che, però, a quanto risulta dalle numerose lettere e dagli attestati ancora conservati nell'archivio della "Messina", si profusero in ringraziamenti nei confronti del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio per «l'esemplare servizio di assistenza». La vicenda del "Pace" rientra in un sorta di leggenda della marineria mondiale, ovvero delle navi nate sotto cattiva stella: infatti, appena inserito nella linea verso l'Egitto, al primo viaggio fu messo in quarantena perché era

scoppiata una epidemia di colera. Spostato sul servizio verso Israele, ebbe una attività brevissima, perché scoppiò subito la cosiddetta "guerra dei sei giorni". Poi ci fu la sfortunata crociera degli aristocratici a Lisbona di cui s'è detto. Ritornato sulla linea per Israele, subì una grave avaria. Fu deciso allora di mandarlo in demolizione nella speranza di annullare la cattiva sorte.

Anche negli anni più duri Ignazio non aveva abbandonato i propri interessi culturali e non rinunciava alla vita di relazione. Diventato amico del singolare gesuita Padre Angelo Arpa, frequentava, con la moglie e i figli, il cineforum che settimanalmente si svolgeva presso l'istituto "Arecco". Era affascinato dai film di Federico Fellini (il regista era amico personale di Padre Arpa che lo difese con vivaci articoli dalle accuse di immoralità che gli erano piovute addosso, soprattutto da ambienti ecclesiastici, all'epoca della "Dolce Vita"), nonché da quelli di Ingmar Bergman e dei registi francesi della *nouvelle vague*. In quegli anni i protagonisti di quei dibattiti erano il critico Claudio Bertieri, il professor Carlo Cormagi, padre Nazareno Fabretti (il francescano che fu costretto a lasciare Genova, dopo uno scontro durissimo con il cardinale Giuseppe Siri) e il giovanissimo avvocato Mauro De Andrè, fratello del cantautore Fabrizio. Su richiesta dello stesso Padre Arpa, che aveva dato vita all'associazione "Columbianum" con sede in piazza San Matteo, che si occupava non solo di cinema, ma anche di letteratura latino-americana e africana, nel 1956 Ignazio e la moglie, contrariamente alle loro abitudini, organizzarono nella loro casa un ricevimento in onore dell'attrice Lea Padovani, allora nota anche a livello internazionale sia in teatro sia al cinema, in occasione dell'anteprima a Genova presso l'istituto "Arecco" del film "La tua donna" di Giovanni Paolucci di cui la Padovani era protagonista.

È degli stessi anni la frequenza regolare agli incontri mensili in Curia con il cardinale Giuseppe Siri, organizzati dall'UCID, l'unione cristiana dei dirigenti e degli imprenditori. C'è quindi, quasi a esorcizzare le difficoltà esterne, una sorta di creazione d'una esistenza "alternativa" all'azienda, nella quale, appunto, c'è spazio per il cinema, per le letture (fu entusiasta del *Gattopardo* di Giuseppe Tomasi di Lampedusa, la cui lettura gli consentì di esplorare le sue radici siciliane), per la musica e in particolare per il canto corale. Europeista convinto, contribuì materialmente alla realizzazione d'un congresso federalista a Genova, intrattenendo rapporti personali anche con Luciano Bolis che era stato un eroe della Resistenza.



---

*La salute  
e il tempo libero*

---

Nella notte tra l'8 e il 9 dicembre 1964 Ignazio Messina, mentre si trovava al Sestriere, per un fine settimana sugli sci, insieme agli amici abituali dell'Unione Ligure Escursionista, venne colpito da infarto. Sportivo appassionato, Ignazio non si risparmiava nelle discese, ma soprattutto nelle risalite che quasi sempre – erano rari o insistenti gli “skilift” – erano affrontate con le pelli di foca ai piedi. Per sua fortuna venne soccorso immediatamente e sottoposto a cure intensive. Era però il primo, serio campanello d'allarme che suonava per avvertire il suo fisico vigoroso e la sua fervida mente che i duri stress avevano logorato la sua proverbiale “tenuta”. Ignazio aveva conquistato i suoi successi e aveva resistito ai non pochi rovesci, quasi sempre pagando a caro prezzo (sovente anticipato) gioie e dolori, vivendo per oltre quarant'anni.

Quel primo, sinistro scricchiolio della sua salute non fu un caso isolato. Negli anni successivi, a intervalli di tempo, subì altri due infarti, sia pure di minore entità, ma che provocarono seri danni al suo organismo già usurato e duramente provato. Né va dimenticato che all'epoca la medicina non disponeva né di farmaci di oggi, né erano ancora stati effettuati i delicati interventi quali i “by pass”, che oggi sono di routine. Qualcuno ha detto che sopravvivere all'infarto, soprattutto la prima volta, equivale a “veder l'albero dalla parte delle radici”: a suo modo, Ignazio si comportò come se avesse davvero visitato gli Inferi, come l'Ulisse omerico: si sentiva ancora in grado di combattere, ma sapeva di dover dosare i suoi sforzi. D'altro canto, proprio in quegli anni, scaglionati in ordine d'età, i tre figli maschi (Gianfranco, Giorgio e Paolo) e il genero Luigi Maria Gajz si inserirono gradualmente nell'azienda, assumendo ruoli differenti, ma comunque in crescendo di responsabilità. Ignazio capì che era giunto il momento di ripensare al proprio ruolo. Non intendeva abdicare alla sua leadership, ma rifletteva sulla necessità di concedere fiducia e spazio alla seconda generazione che, dai primi approcci, non sembrava deluderlo. Dei due figli maggiori, Gianfranco era entrato nella società subito dopo aver concluso il servizio militare, mentre Giorgio gli aveva “regalato” (era una sorta di risarcimento per i suoi studi interrotti all'inizio degli anni Venti) la laurea in ingegneria navale. Paolo,

ancorché giovanissimo, aveva trovato una occupazione ideale per il suo carattere aperto e gioviale nei settori del marketing e della comunicazione, operando assieme al cognato anche all'acquisizione di nuovi clienti.

Ignazio, per quarant'anni, era stato sostanzialmente un accentratore. Per la verità non per una sorta di egoismo gestionale, ma perché, pur tenendo sempre conto degli spunti, dei suggerimenti e dei consigli dei suoi più vicini e più validi collaboratori (quali Rinaldo Di Negro, Luigi Balbi e il comandante Carlo Arcidiacono), dei dirigenti e dei consulenti, aveva sempre preso in prima linea e senza risparmiarsi le decisioni più delicate e drammatiche (e anche le più azzardate), bruciando la sua inesauribile vitalità e la sua grande capacità di lavoro.

Adesso, al di là dell'insorgere dei suoi seri problemi di salute, seppe guidare con molta saggezza l'ingresso dei figli nell'azienda, affidando loro gradualmente sempre maggiori responsabilità. Ammetteva, con un pizzico di autoironia (ma anche con un certo orgoglio), di essere stato sempre e sostanzialmente un accentratore. Ma se aveva deciso di concedere ampie deleghe ai figli, questo comportamento era la conseguenza della sua costante presenza in azienda. In pratica era sempre in grado di controllare e di intervenire nel caso si profilassero difficoltà impreviste oppure avvertisse il rischio d'un errore o d'una decisione affrettata. Se i figli avessero avuto la completa libertà d'azione, quando egli non ci fosse più stato, allora si avrebbero potuto profilarsi gravi danni perché probabilmente nessuno avrebbe avuto il potere di intervenire.

Le sue lettere e i suoi scritti, quasi tutti frutto dell'occasione e per necessità improntati all'ufficialità, non sempre ci restituiscono il suo ritratto psicologico. Sono in buona sostanza documenti pubblici, nei quali occorre misurare i concetti e le parole, anche nel momento della polemica o del confronto più duro. Tuttavia, indirettamente, tra le righe, nelle pieghe più riposte del suo pensiero, il "leit motiv" della vita intesa come sfida finisce per trapelare. Ne emerge una personalità certamente forte, mai domata dagli eventi contrari o dalle delusioni umane, convinta anche sul piano etico del proprio buon diritto, pervasa in qualche misura dal senso di giustizia umana presente in San Paolo (anche se non sappiamo se le lettere dell'Apostolo avessero un posto privilegiato tra i suoi "livres de chevet"), ma al tempo stesso una personalità autocontrollata, compressa, sempre impegnata a frenare l'altro aspetto della propria complessa psiche, quella attratta dal lato "artistico" e quindi liberatorio dell'esistenza. Non gli era facile quindi scaricare le tensioni che finivano per accumularsi. Eppure alla domenica, in famiglia con parenti e amici, sembrava sapesse staccare la spina.

Semmai, come s'è visto, Ignazio si scaricava andando a cavallo,

facendo lunghe escursioni in montagna, sciando (in maniera singolare: dopo la perdita d'un occhio nel famoso incidente aereo del 1940, pare che compisse singolari evoluzioni per "vedere" la pista e che lo portavano a svirgolate in salita, mentre scendeva) e praticando il canottaggio, sport nel quale eccelleva grazie alla sua struttura fisica robusta. Amava anche la musica: gli piaceva cantare nei cori, anche se, come ricordano i familiari, non era granché intonato. In occasione di un varo a Pietra Ligure, al termine della cerimonia, scappò via in tutta fretta dalla tribuna delle autorità e scese in mezzo ai suoi operai, tra i quali c'erano non poche ugone provette: autentici tipi da "squadra di canto", una realtà peculiare che in Liguria è tutt'ora presente. Cantò a lungo con loro, felice, liberato: per lui quella era una maniera adatta per celebrare il rito laico del varo, un evento che lo commuoveva sempre.

Tra le sue carte si sono ritrovati – annotati di suo pugno con le dovute pause, cesure, ripetizioni, refrain – i testi di celebri canzoni di montagna, di inni patriottici e persino la doppia versione (in italiano e in olandese) dell'inno nazionale dei Paesi Bassi, probabilmente cantato in onore della società olandese Van Ommeren di Rotterdam, per cui aveva in costruzione due navi.

I carteggi di Messina, per tutti gli anni Cinquanta, dopo la non felice esperienza con i sovietici e le conseguenti disavventure politiche a causa degli anni della guerra fredda, ci rimandano, poco tempo prima della malattia, l'immagine d'un imprenditore teso a riagganciare un rapporto costruttivo con il ministero della Marina Mercantile (affidata a un genovese, Paolo Cappa) e con quello del Commercio Estero (il cui titolare era Ugo La Malfa, un repubblicano che gli era personalmente simpatico) e a sfruttare le normative di sostegno ai costruttori di nuove navi (la cosiddetta "legge Saragat"), oltre che quelle che garantivano sostanziosi risarcimenti per le rottamazioni di naviglio obsoleto ("legge Tambroni") e a combattere con tutte le sue forze contro il disegno generale di politica navale che i governi di quegli anni stavano attuando, sia pur mantenendo come costante la politica, che era già stata peculiare del fascismo, tutta centrata sul mantenimento e sul potenziamento della flotta pubblica sovvenzionata.

Abbiamo già letto gli scritti degli anni Trenta oltre che il memoriale del 1949 che è una requisitoria spietata contro la politica della Finmare. Per questo motivo Ignazio aveva mantenuto la sua ideale barra su due rotte parallele, quella della flotta e quella della cantieristica. Erano due parallele che non s'incontravano sostanzialmente mai, perché il cantiere – assai esteso su un'area strategicamente interessante: circa mille dipendenti tra diretti e indotto; attrezzato con sistemi d'avanguardia tra i quali spiccavano apparecchiature innovative per la radiografia industriale di saldature e materiali; collegato autonomamen-

te con la linea ferroviaria – era stato adibito anche alla costruzione di naviglio militare. Non fu un impegno da poco, perché il Cantiere realizzò, in pochi anni: tre rimorchiatori per la Romania, due motochiatte fluviali per la Marina Argentina, oltre che motonavi di minore stazza per l'U.R.S.S., l'Olanda, la Francia; inoltre vennero realizzati per la Marina Italiana il dragamine "Vischio" e la nave traghetto "Scilla" per le Ferrovie dello Stato. Dal cantiere di Pietra Ligure erano anche usciti, come s'è visto: "Bacco", "Libertà", "Concordia", "Risveglio", "Operosità", oltre le due prime navi poi vendute all'U.R.S.S. che dovevano portare i nomi dei genitori di Ignazio. In quel periodo Ignazio puntava, oltre a lavorare per conto terzi, a far crescere la propria flotta, impegnando direttamente il lavoro del cantiere.

Pure, Ignazio intuiva, alla vigilia del primo attacco alla sua salute "di ferro", un orizzonte positivo. Da vero patriarca siculo-genovese era orgoglioso della sua famiglia che stava crescendo, tanto è vero che decise finalmente di abbandonare la sua vecchia passione per i nomi altisonanti da assegnare alle unità che entravano a far parte della sua flotta, per sostituirli con i nomi dei nipoti. Venne così battezzata (1963) "Nicoletta", con il nome della sua prima nipote (nata nel 1959 dalla figlia Maria Grazia e da Luigi Maria Gais), una nuova nave. Seguirono, negli anni immediatamente successivi, "Paolaemme", "Matteoemme", "Andreaemme", "Massimoemme", eccetera.

Ignazio, tenuto a freno dai familiari, assorbì la batosta dell'infarto e non cedette il timone negli uffici di via Cairoli dove la compagnia s'era nel frattempo trasferita, dopo la parentesi di via Petrarca e di via Meucci. I figli erano ancora giovani e avevano bisogno della sua guida, soprattutto nel momento delicato in cui si schiudevano nuovamente le rotte del Mediterraneo, nel solco della tradizione della compagnia (Libia e Medio Oriente), ma soprattutto quelle del Mar Rosso e del Golfo Persico, dopo la riapertura del Canale di Suez. Le guerre tra l'Egitto e Israele, infatti, avevano portato all'inservibilità del canale. Al tempo stesso, il mercato-chiave mondiale, quello del petrolio arabo (per il quale venne allora coniato il termine "petrodollaro" per indicare una sorta di valuta di conto, come nel Medioevo e all'inizio dell'Età Moderna), venne modificato dalla necessità delle navi cisterna di compiere il periplo dell'Africa, mentre, per abbattere i costi, le stesse unità venivano costruite sempre più grosse, nell'ordine delle centinaia di migliaia di tonnellate di portata. Erano dunque anni di squilibri, di repentini cambiamenti, di rischiose modificazioni dei prezzi delle merci, dei noli, dei cambi delle valute. Cambiava anche la vita all'interno dei porti: quelli italiani si avviavano, sin dalla prima metà de-

---

*Il tempo  
della svolta*

---

gli anni Sessanta, verso una china involutiva, gestiti con il criterio perverso della più sfrenata lottizzazione politica, con il Paese privo d'una organica e razionale programmazione della politica marittima e portuale. Di lì a poco il settore portuale italiano avrebbe iniziato, purtroppo, una discesa repentina dei traffici che sarebbe durata (e Genova ne fu un caso emblematico) sino all'inizio degli anni Ottanta. A Genova, proprio in quel tempo, s'erano verificate le polemiche dimissioni da presidente del Consorzio Autonomo del Porto del dottor Francesco Manzitti, nota figura di professionista, di manager e di intellettuale antifascista, vecchio amico e consulente degli stessi Messina. Manzitti, ultimo presidente dello scalo scelto al di fuori della lottizzazione politica, si dimise "sbattendo la porta" per la provata impossibilità di gestire il porto con criteri economici moderni in modo da non perdere la competitività sui mercati mondiali. Fu un "beau geste" da cavaliere d'altri tempi, ma assolutamente inutile di fronte a una classe politica del tutto insensibile alle tematiche internazionali. Era il momento storico nel quale si cementava il perverso *foedus scelerum* tra realtà economica e potere politico. I Messina se ne sarebbero comunque accorti di lì a pochi anni, a proprie spese.

Ignazio, in quegli anni, era seguito quasi sempre dalla moglie che gli ricordava le medicine e gli praticava le iniezioni e che fu, come raccontano i familiari, una inflessibile e sollecita infermiera nel corso d'un lungo viaggio d'affari in Sud Africa, quando la Messina iniziò per quella importante destinazione un servizio quindicinale di linea con partenze da Genova, fuori "conference", da "outsider", poiché da Londra – sede della suddetta organizzazione – non venne accettata la richiesta appunto da parte della Messina di partecipare. Negli anni Settanta, dopo aver svolto un ottimo servizio per importanti industrie italiane, come Alfa Romeo, Ignis, Snia Viscosa, Olivetti, eccetera, industrie che avevano installato catene di montaggio nelle città di Capetown e Durban, in concorrenza con il Lloyd Triestino e altre prestigiose compagnie nordeuropee e sudafricane, la Messina venne finalmente a farne parte, con soddisfazione degli operatori economici italiani. Dopo tale affermazione, la Messina nel 1972 prolungò la linea Italia-Sud Africa verso l'Australia.

In quegli stessi anni, ormai, Ignazio, se era il caso, cominciò ad affidare ai figli e al genero, cominciando da Gianfranco, entrato nell'agone con qualche anno di anticipo rispetto agli altri familiari, responsabilità sempre più ampie. D'altro canto un comportamento del genere rientrava nella tradizione familiare. Giuseppe Messina nel 1890 aveva, incoraggiato dal padre Ignazio, armato la sua prima, piccola nave vinicola a Riposto: ed era poco più che ventenne. Inoltre Giuseppe aveva immesso Ignazio nella compagnia nel 1921, all'indomani del-

la maturità classica, quando il figlio aveva 18 anni e gli aveva quindi consegnato l'impresa come leader assoluto sette anni dopo. Gianfranco, entrato in ditta nel 1958, nel 1965 era già padre di tre figli. Giorgio, rientrato da Torino dopo uno stage alla Fiat Grandi Motori, s'era appena sposato e sarebbe diventato padre nel 1965. Paolo, poco più che ventenne, si apprestava a fare il suo ingresso in azienda. Il genero, Luigi Maria Gais, entrato nella società a metà degli anni Sessanta, iniziava con metodologia "olivettiana" rapporti diretti con la clientela degli spedizionieri, pur senza scavalcare i vari clienti della Messina, aggiornandola sulle specializzazioni e sulle nuove rotte che la Messina andava concretizzando in quegli anni e contemporaneamente curava la grafica e l'immagine aziendale. La squadra c'era: aveva bisogno sì di esperienza, ma anche di fiducia, sia pure manifestata con ruvido paternalismo in un contesto di continuo controllo. La saggia gradualità diventava, insomma, una strategia vincente per il futuro e, soprattutto, senza traumi.

In pratica, Ignazio resse la compagnia (che nel 1974 diventerà una S.p.a.) in prima persona, sino all'inizio degli anni Settanta, gestendo di fatto il periodo della svolta positiva. Erano gli anni in cui il sistema di trasporto marittimo delle merci compiva la sua rivoluzione copernicana, con l'ingresso del container. La riforma, che modificava anche il sistema di costruzione del naviglio, portò a profonde modificazioni non solo del trasporto, ma anche del lavoro portuale, dei suoi tempi, dei suoi spazi, delle sue tecniche di stivaggio, di carico e di scarico. Nacquero i Ro-Ro e i Lo-Lo.

Anche l'architettura degli attracchi era destinata a cambiare: oltre all'accosto parallelamente ai moli, per i Ro-Ro era sufficiente la verticale alla banchina con accesso tramite portelloni poppieri (anche i traghetti che trasportavano passeggeri e auto adottavano questo nuovo sistema). L'imbarco e lo sbarco dei contenitori perdeva la cosiddetta "casualità" e la condizione artigianale ed estemporanea del lavoro dei portuali, per rientrare nella categoria del lavoro "industriale". Le navi portacontenitori inoltre assumevano una fisionomia diversa dai vecchi mercantili: avevano molto spazio sul ponte per accogliere le "pile" di cassoni; ciò portava a una tecnologia diversa in materia di statica, di equilibri, di portate, di navigabilità. Navi Ro-Ro più specializzate ma più care (sia per la gestione generale, sia per quella commerciale nei porti), malgrado potessero trasportare qualsiasi tipo di merce e non solo i contenitori, proprio per queste loro caratteristiche si affermarono su linee specifiche. Le navi Lo-Lo, a loro volta, avevano sviluppi sempre più allargati.

Ignazio, quando ancora conservava il timone dell'azienda, colse il cambiamento, dopo aver superato, senza sostanzialmente adottarla,

la nuova tecnica navale dei cosiddetti "pallets", tecnologia poi superata. Nel 1967-68, dopo una parentesi di alcuni anni di navi tradizionali trasformate con portelloni e rampe laterali, venne messa in funzione la nuova unità "ro-ro" la "Jollyemme" (la prima delle oltre venti unità con il prefisso Jolly seguito quasi sempre dal nome di un colore) tra Genova e la Libia. Fu quello il primo servizio contenitori dall'Italia per porti stranieri. Sembrava un appuntamento scritto sul libro del destino o più semplicemente un "ricorso" vichiano. Come l'antenata "Angelina" del 1921 ancora in epoca coloniale, la "Jollyemme", nell'era del colonnello Gheddafi, riprendeva le comunicazioni con la faticida "quarta sponda".

A cavallo degli anni Sessanta e Settanta, Ignazio coglieva dunque la sua grande rivincita. I mercati rispondevano, si approntavano i "Jolly", si immettevano nelle varie linee i traghetti specializzati. Nel 1975, infine, prima ogni 15 giorni e poi con partenze ogni 7 giorni, decollò il servizio per l'Africa Occidentale, quasi a risarcimento a posteriori della crudele beffa della compagnia svizzera "Nautilus" degli anni Quaranta: i "Jolly" toccavano i porti di Dakar, Banjul, Conacry, Abidjan, San Pedro, Tema, Takoradi, Lomè, Cotonou, Lagos, Port Harcourt, Douala, Monrovia. Sempre nel 1975, con partenze settimanali, venne inaugurata la linea per Jeddah.

A canale di Suez chiuso, le navi italiane della compagnia Messina furono le sole a continuare a svolgere il servizio regolare di linea per i porti dell'Africa Orientale e del Mar Rosso, quando persino le Compagnie nordeuropee della Conferenza e anche il sovvenzionato Lloyd Triestino avevano sospeso i servizi di linea. Riaperto il canale di Suez, il "ro-ro" "Jolly Rosso" fu la prima nave a transitarvi.

---

## *Il tempo del dolore*

---

**N**ella sua lunga prima convalescenza, oltre a non perdere una sola battuta sulle sorti dell'azienda, Ignazio, quindi, ebbe modo di riflettere su quello che sarebbe stato negli anni futuri il suo nuovo stile di vita. Così decise, in maniera un po' soft, di adattarsi a una sorta di part time. Si recava in ufficio soltanto alla mattina, limitandosi a una attività di controllo, discreta e dalle maglie fitte. Aveva però dovuto abbandonare l'abitudine di passare la domenica mattina per breve tempo negli uffici deserti per leggere gli eventuali telegrammi. La "Messina" aveva sede in Sottoripa, nel palazzo modernissimo eretto sulle macerie degli anni Cinquanta. La domenica l'ascensore non funzionava (questo faceva parte della leggendaria cultura esasperata del risparmio dei genovesi), ma il vecchio "bacan" stoicamente sostava qualche minuto a ogni piano, sino a che non arrivava all'undicesimo, dove c'era il suo ufficio.

S'è avuto modo di raccontare che Ignazio, anche nei momenti più difficili, non aveva mai rinunciato ai suoi interessi o alle sue curiosità di ordine culturale. Con mezza giornata a propria disposizione (non gli era mai più capitato da quando aveva diciotto anni) finalmente poteva soddisfare quella parte di se stesso che per forza di cose era rimasta compressa per mezzo secolo. Non erano più anni da cineforum, ma riprese a frequentare le sale cinematografiche non disdegnando le pellicole più impegnate (lo affascinavano, per esempio, registi dalla personalità complessa come Bergman e Dreyer, forse per le loro problematiche filosofiche e religiose). Riprese a frequentare il teatro di prosa, ma soprattutto quello dell'Opera e le stagioni sinfoniche. Era un abbonato sostenitore della G.O.G. (Giovine Orchestra Genovese, specializzata in cartelloni di musica da camera o concerti di solisti).

Era iscritto e frequentava con discreta assiduità diverse associazioni: il Movimento Federalista Europeo, l'Unione Cristiana Imprenditori e Dirigenti (che era una associazione assai cara al Cardinale Giuseppe Siri) e persino una associazione teosofica che aveva sede in Galleria Mazzini, presso la quale si recava regolarmente per ascoltare conferenze e dibattiti. Non trascurava neppure, nella sua autocompiaciuta dimensione di "uomo del popolo" (era solito, quando ancora praticava attivamente gli sport, prendere il pullman con l'U.L.E. per Limone in piazza della Vittoria, dopo essere arrivato da casa con gli sci sulle spalle), le associazioni corali e i corsi di canto che egli stesso organizzava.

Estroverso ed eclettico nei suoi interessi, non trascurava neppure le arti figurative, dipingendo, anche se si riteneva soltanto un pittore dilettante. D'altro canto, s'è ricordato nelle pagine precedenti che con lo stesso spirito che lo spingeva negli anni ruggenti dei Cantieri di Pietra Ligure ad abbozzare modelli di navi, sovente s'era applicato al tavolo da disegno per schizzare nuovi progetti o parziali modifiche alle navi in costruzione. Ma la sua serenità sarebbe stata di breve durata, perché lo attendevano dure prove all'interno della famiglia. Nel 1973, infatti, morì la moglie Rosa Maria Poggi (Rosella) a soli 59 anni, vinta da un male incurabile.

L'anno della morte della moglie è una sorta di spartiacque nella vita di Ignazio: da quel momento, in un certo senso, cominciò per davvero il suo "part time" all'interno dell'azienda che aveva creato, cresciuto e difeso negli anni durissimi della guerra e del dopoguerra. Sapeva, mettendosi da parte, d'essere più fortunato del biblico Mosè che era morto vedendo solo da lontano la terra promessa. La sorte, in qualche modo, lo ricompensava, regalandogli ancora dieci anni di esistenza, durante i quali avrebbe visto i figli assaporare la soddisfazione del buon raccolto. Per questo accettò stoicamente i dolori fisici e morali che ancora gli toccarono.

---

## *La rivoluzione dei container*

---

**È** stato studiato a fondo e sostenuto con argomentazioni inoppugnabili che solo alla fine del secolo XX (o meglio alla fine del millennio) il porto di Genova è stato messo nelle condizioni di svolgere un ruolo determinante nel Mediterraneo e quindi in funzione dell'Europa. Eppure, per quasi quarant'anni, ha sofferto d'un male oscuro che ha coinvolto il mondo politico, il mondo imprenditoriale e, per molti aspetti, la mentalità degli stessi genovesi. Gli specialisti di storia economica e di economia dei trasporti hanno osservato che, sebbene semidistrutto dagli eventi bellici, nel 1946 lo scalo genovese manteneva comunque il suo potenziale, non fosse altro che per la posizione geografica che ne aveva consacrato il ruolo sin dagli albori del Comune marinaro a cavallo tra l'XI e il XII secolo, quando Genova, arricchita e nobilitata, latineggiò il suo nome con un'incerta etimologia e si chiamò *Ianua*. Mai un nome usurpato corrispondeva tanto alla verità, perché Genova, quando si compì il suo primo "secolo aureo", ovvero il XIII, era già doppiamente una "porta": porta d'Oriente sino al Mar Nero e porta d'Occidente sino al Marocco e agli scali atlantici dei nascenti stati della penisola iberica. Non a caso, alla fine del Duecento, ci fu il "folle volo" dei fratelli Vivaldi oltre Gibilterra. Il retroterra di quella complessa società d'imprenditori che mescolavano famiglia e azienda, pubblico e privato, era già tanto forte e ricco da cercare nuovi mercati e nuovi traffici oltre il "Nero Mare delle Tenebre".

Nonostante i guasti della guerra, Genova ancora nel 1946 era in grado di sorpassare, senza eccessivi sforzi, l'agguerrita Marsiglia: la geografia e le comunicazioni erano dalla sua parte. Ma a Genova mancò la cultura imprenditoriale marittima su due versanti. La parte pubblica e amministrativa non si dimostrò all'altezza e molti imprenditori perseguirono, guicciardinianamente, soltanto il loro "particolare". Qualcuno ha scritto che, comunque, anche quegli utili individuali si andavano restringendo progressivamente – anche se con lentezza – verso uno spazio sempre più marginale. È questo il senso reale delle dimissioni-denuncia di Francesco Manzitti, il quale vedeva in quegli anni Sessanta il porto cui si negava una possibile espansione (quella "lineare", di banchina, al passo con i tempi), per la scelta, probabilmente, anacronistica di dare vita al grande centro siderurgico di Cornigliano. Nel primo decennio della ciclopica operazione della Finsider, alcuni elementi contingenti – politici ed economici – parvero dare ragione a quella che era stata una scelta delle allora onnipotenti Partecipazioni Statali. Infatti la galoppante ricostruzione "mangiava acciaio", nel senso che le lamiere di Cornigliano servivano alle automobili di Torino e agli elettrodomestici di Milano; senza contare che l'industria di Stato occupava tredicimila dipendenti diretti e altrettanti nell'indotto (con vantaggi rilevanti anche per decine e decine di piccole imprese private).

Dietro alla complessa operazione, non va dimenticato, stava anche l'asse politico più potente della città e della regione, il ministro dell'Interno Paolo Emilio Taviani e il ministro delle Partecipazioni Statali Giorgio Bo, nonché, per certi aspetti collaterali, anche lo stesso arcivescovo di Genova, cardinale Giuseppe Siri. La politica dei governi centristi degli anni Cinquanta e del centrosinistra dagli anni Sessanta agli Ottanta produsse una difesa a oltranza – con molte mediazioni: basterebbe ricordare il trasferimento del centro della cantieristica pubblica da Genova a Trieste alla vigilia degli anni Settanta – della vecchia industria di base, la costruzione delle autostrade (certamente utile, perché viaggiare in Liguria era disagiata), l'urbanizzazione delle Riviere e il perseguimento del sogno illusorio (e pericoloso) d'una Genova di un milione di abitanti (si fermò a 850 mila, nel 1968). Il prezzo fu pagato soffocando il porto, dallo strazio del territorio, dal ritardo, ancor oggi non colmato, del sistema ferroviario. Il porto fu la vittima sacrificale, tanto è vero che tra diretti e indotti si persero in trent'anni circa 25 mila posti di lavoro.

È questa la realtà concreta nella quale e (sovente) contro la quale si dovette battere un armatore "non sovvenzionato" come Ignazio Messina. Nel primo dopoguerra, secondo un'analisi economica assai precisa e consolidata, si assiste all'installazione di grandi imprese cosiddette "a ciclo integrale" (esempi classici: il gigante siderurgico Oscar Sinigaglia di Cornigliano, le grandi raffinerie o le centrali elettriche), il che implica viaggi lunghissimi per mare per il trasporto delle materie prime, un fenomeno che comporta anche un aumento considerevole della portata d'ogni singola nave, sia cisterne, sia addette a carichi secchi o rinfuse, allungando di conseguenza anche i tempi dei noli. Ciò portava una ulteriore esigenza: modificare l'assetto e l'organizzazione dei porti, con una nuova concezione degli spazi (e dei tempi) e del sistema di lavoro. Ma non sempre i porti furono in grado, in tempi stretti, di adeguarsi, anche per la crisi di Suez, ad accogliere petroliere da 200 mila tonnellate di portata (ma se ne progettaron anche da 500 mila e oltre, per le quali nacquerò – anche a Genova – gli scali esterni, le cosiddette "isole" del petrolio, gradite agli enti portuali per le alte royalties pagate).

Questo stato di cose mise a dura prova gli armatori "puri" come Messina, perché la crescita continua delle portate delle navi implicava continui e massicci investimenti (e conseguenti indebitamenti), con il rischio di essere continuamente messi in difficoltà sul mercato internazionale da concorrenti che disponevano di vasta liquidità o del monopolio di certi trasporti.

Ma ecco che, alla metà degli anni Sessanta, nasce Sua Maestà il Container. La sua misura di unità è una formula "misterica", il Teu,

che, in parole povere, significa un cassone lungo 6 metri che, grosso modo, trasporta circa 20 tonnellate di merce chiusa nel suo interno. Il container ha una struttura essenziale e può essere agevolmente caricato e scaricato, imbragato a una speciale gru. Le trasformazioni si susseguirono a cascata: il container faceva diminuire le soste nei porti dell'80% (e successivamente anche di più); comportava una modifica profonda nella struttura e nella concezione della nave. Ma la tecnologia andava più veloce degli uomini e metteva in mare, in tempi stretti, una nuova unità, quella destinata a diventare una sorta di nave-ponte, il traghetto-merci che consentiva di collegare le rotte del mare con le strade e con le ferrovie, ovvero il "ro-ro", formula abbreviata del termine inglese "roll on-roll off". Furono quelle le nuove unità sulle quali il vecchio Ignazio e i suoi figli, con grande scelta di tempo e felicità di intuizione, costruirono la loro grande flotta. Tali navi potevano lavorare in qualsiasi porto anche non attrezzato; infatti, avevano solo bisogno d'una trentina di metri di banchina sulla quale appoggiare il portellone poppiero.

---

### *Nascono i "Jolly"*

---

**I**l porto di Genova realizza il primo Terminal container a Ponte Libia. Il riferimento geografico all'ex colonia italiana dell'Africa settentrionale sembra davvero una costante, ogniqualvolta i Messina si trovano a gestire una novità nel mondo dello shipping. Messina dunque ha il primo accosto preferenziale a Calata Tripoli dove fa tre "scasse" per l'accosto di poppa dei "ro-ro" e installa a terra la prima gru a cavalletto per appilare i contenitori. È il "Jollyemme" il primo d'una lunga serie omonima che collegherà Genova-Livorno-Napoli-Tripoli-Bengasi e poi coprirà anche le linee per Beirut e per la Grecia. Per Suez passerà per primo il "Jolly Rosso" che, sempre per primo in assoluto, toccherà i porti di Jedda e di Hodeidah. Gli uomini della Messina in quell'occasione furono in grado di effettuare tutte le operazioni di carico e scarico in assoluta autonomia. Decollano, accanto a quelle tradizionali del Mediterraneo, anche le linee per l'Africa Occidentale e per quella Orientale. Si realizza anche una linea per il Sud Africa.

I Messina, con i "ro-ro" più cari di gestione ma che possono trasportare ogni tipo di merce (rotabili, contenitori, pallets, impiantistica, minerali, idrocarburi, colli eccezionali, pesanti e/o voluminosi, materiali per la siderurgia) si specializzano nel settore dei rotabili in genere (autovetture, autocarri, trattori, trebbie, eccetera), ottenendo la preferenza delle marche più prestigiose italiane e tedesche. La società, comunque, ormai "ingrana": azzecca mercati e noli, supera i problemi di credito, allarga la propria flotta sino a una ventina di navi tra unità di proprietà e

noleggiate. I Messina sveltano, scommettendo tutte le loro fiches sulle novità, mentre si ritirano i vari Fassio, Piaggio, Lolli Ghetti, Costa, Ravano e Corrado.

Ma lo spazio di Genova è davvero stretto: il Terminal di Calata Tripoli è troppo piccolo e la Compagnia Messina riempie la Sopraelevata del porto di Sampierdarena (non ancora utilizzata) di rotabili in attesa di imbarco, al punto tale che il Consorzio del Porto arriva a minacciare la Compagnia di non concedere di far entrare più merce in porto. Il nuovo presidente del Consorzio Autonomo del Porto, Giuseppe Dagnino, socialista, professore di filosofia, pur non essendo un tecnico intuisce l'importanza della rivoluzione nel sistema dei traffici che comporta il container. Si rende inoltre conto della necessità di scaricare al largo delle costa, presso piattaforme artificiali, le sempre più imponenti navi-cisterna. Ma non può ridisegnare come vorrebbe lo scalo, il cui piano regolatore generale – che una legge dell'inizio del secolo vuole separato e avulso alla città e dal piano di sviluppo territoriale della Regione – deve subire continui rinvii e modificazioni.

Anche per questo, senza alcuno spirito di polemica, la Compagnia Messina si trasferisce nel 1977 alla Spezia (ma non era la sola, perché era stata preceduta dalla "Grendi Tarros") pur mantenendo i propri uffici, la Direzione e il proprio cuore a Genova. Alla Spezia i Messina costruiscono un porto privato, al di fuori dello scalo commerciale ma vicino a esso dove ottengono, tra i primi, l'autonomia funzionale. Nel 1982, realizzano, nel nuovo quartiere di via Madre di Dio, sorto attorno alla nuova sede della Regione Liguria, il proprio quartiere generale. Come si vedrà, soltanto nel 1996, con l'ascesa dei terminalisti privati, i Messina torneranno a Genova, appunto come terminalisti, al molo Nino Ronco.

Ma se la compagnia navigava con il vento in poppa, gli ultimi anni di Ignazio, sempre più proteso ai suoi interessi culturali, adesso per davvero prevalenti, furono segnati da nuovi dispiaceri. Il cuore gli aveva giocato ancora qualche scherzo e lo costringeva a una vita più tranquilla. In quegli anni ebbe la piccola soddisfazione di assistere finalmente a una edizione della *Cavalleria rusticana* e dei *Pagliacci* al teatro alla Scala di Milano, dove non aveva mai avuto, nel corso della sua vita iperattiva, l'occasione di recarsi. Per quella particolare occasione, portò con sé oltre alla figlia e al genero anche i nipoti Paola e Roberto. Amava infatti condurre a queste rappresentazioni i "piccoli" della famiglia, sperando di far nascere in loro la passione per la buona musica. Ma, a dir la verità, sia al "Regio" di Torino, sia al "Margherita" di Genova i nipotini avevano schiamazzato e poi dormito saporitamente.

La sua salute, lentamente, declinava e non solo per i disturbi cardiocircolatori. Per non lasciarlo solo, il figlio minore Paolo, con la sua famiglia, si trasferì a vivere con lui nel grande appartamento all'ultimo piano del "Palazzo dei Tritoni" in corso Italia. Ma nel 1977 l'unico occhio ancora in buono stato si annebbiò e così, per alcuni mesi, Ignazio si ritrovò quasi cieco: la nipote più grande Nicoletta, studentessa in architettura, lo confortava leggendogli i giornali, perché Ignazio, irrequieto e curioso, non voleva mai restare "tagliato fuori" da quello che accadeva nel mondo. Nicoletta sarebbe morta ventenne di lì a poco, nel 1979, quando il nonno aveva ormai recuperato la vista, in un tragico incidente automobilistico in Val di Susa. In seguito, senza dir nulla ai familiari, Ignazio si recò all'Università e intitolò una borsa di studio alla memoria della nipote.

Nel 1981 morì, a 47 anni, in seguito a una grave malattia, anche la figlia primogenita Maria Grazia, madre di Nicoletta. Ignazio si chiuse nel silenzio e nella preghiera. Era ormai vicino alla fine. Il pomeriggio del 12 ottobre 1982, poco dopo le 15, con un libro e il giornale sulle ginocchia si assopì tranquillamente sulla poltrona, senza più destarsi, con un lieve sorriso appena accennato, come racconta il figlio Paolo subito accorso. Scrive San Paolo: «ho combattuto una buona battaglia, la mia corsa è finita, ho conservato la fede».

Tra le carte di Ignazio i figli trovarono, nei giorni successivi alla sua scomparsa, tre paginette su carta quadrettata, scritte di suo pugno. Portavano la data del 28 settembre 1975; seguiva una aggiunta stesa qualche anno dopo, il 28 luglio 1978. Era, di certo lungamente meditato, il suo testamento spirituale. Nelle prime righe lo stesso Ignazio parla di «sereno commiato» per «intrattenermi un po' tranquillamente con voi».

Ignazio scrive di non temere la morte: «Voglio dirvi che sono del tutto sereno e penso serenamente a quanto presto o tardi anche per me dovrà verificarsi; l'evento non mi preoccupa assolutamente, se non unicamente per il dolore che ne verrà a voi». Per questo invita i figli a «seguire a vivere serenamente» e soprattutto «accudendo lietamente ai vostri doveri verso i vostri figli e verso il vostro prossimo».

Il passaggio successivo sembra voler chiudere con estrema semplicità le questioni cosiddette d'interesse: «Io non ho niente di speciale da dire: quel poco che ancora potrà appartenermi sia diviso in parti eguali tra tutti voi. Io vi sono molto grato per tutto l'affetto e per le attenzioni che mi avete dimostrato e mi dimostrano e che molto mi alletano questi ultimi anni di vita».

Le raccomandazioni ai figli sono, infine, assai interessanti, tanto che la pagina merita d'essere trascritta integralmente. Ignazio tiene, sia pure bonariamente, il tono alto e generale del patriarca, ma, con una

lieve ironia, sembra puntare con precisione alle peculiarità caratteriali di ciascuno. L'unità della famiglia gli preme, ma vuole una unità sostanziale e non formale.

«Vi raccomando caldamente di volervi sempre bene, senza lasciarvi trascinare mai da risentimenti e da malevolenze. Per qualsiasi disguido o malinteso che potesse verificarsi tra qualcuno di voi, vi prego di non irrigidirvi ed allontanarvi, ma vi raccomando di spiegare pacatamente i motivi di divergenza, esaminandoli, discutendoli con buona volontà e buon animo, onde chiarire e risolvere bonariamente e con reciproca soddisfazione ogni motivo di dissidio.

Vi raccomando caldamente poi di curare la salute, senza trascurarvi, pensando alla responsabilità e ai vostri obblighi verso i vostri figli (eccessivo tennis per Giorgio, fuoristrada per Gian e Paolo, fumo per tutti!).

Siate gentili tra voi e anche per evitare il cattivo esempio ai vostri figli evitate i nervosismi, scatti d'ira, insolenze, eccetera. Sono tutte intemperanze che non danno alcun sollievo a chi se ne lascia trascinare (anzi gli lasciano poi senz'altro amarezza e rimorso), ma causano dolorosa umiliazione e tristezza, più o meno a lungo superabili, in coloro che ne sono vittime».

Qui termina la prima parte: poi Ignazio spiega che, tre anni dopo, apprestandosi a partire per la villeggiatura, aveva riletto il suo appunto e aveva convenuto che non vi fosse nulla da aggiungere. Detta le disposizioni per il proprio funerale: esequie da svolgersi «con la massima modestia» e annuncio successivo alla tumulazione; non fiori, ma opere di bene. Ancora una raccomandazione ai figli di volersi sempre bene e la ribadita consapevolezza d'essere ormai pronto «ad andarmene serenamente».

Infine, ecco la chiusa: «Non sento alcun rancore per nessuno e perdono sinceramente a coloro che per l'addietro consciamente o inconsciamente mi hanno causato dolori e sofferenze. A tutti prego di estendere il mio cordiale e affettuoso commiato. Con tutto affetto e viva gratitudine vi abbraccio caramente insieme a tutti i cari nipoti. Aff.mo Papà (e Nonno)».

La scomparsa di Ignazio Messina non ebbe una vasta risonanza in città. Anche le note di cronaca sui giornali furono brevi e frettolose; era stata davvero, come in fondo aveva auspicato, una uscita di scena «modesta». Con il trascorrere del tempo però, forse perché il tempo è galantuomo, come risuona un antico adagio, la memoria di Ignazio, soprattutto tra chi lo aveva conosciuto o aveva lavorato al suo fianco, non sbiadì: anzi la sua immagine gradualmente crebbe. Il destino aveva voluto che lo sviluppo progressivo della Compagnia Messina avvenisse

dopo la sua morte, ma in realtà non era difficile rendersi conto che il successo che scandiva negli anni Ottanta e Novanta la vicenda della società era anche – o soprattutto – la conseguenza della difficile costruzione degli anni Trenta, della “tenuta” disperata durante la guerra, nonché della ardua difesa di quanto era stato realizzato nei vent’anni burrascosi tra la fine del conflitto mondiale e la metà degli anni Sessanta. Ignazio non aveva mai agito a caso, ma sempre ponderando e riflettendo le sue scelte, confrontandole con la realtà che aveva dintorno. Era stato, nonostante qualche delusione (soprattutto morale) un buon conoscitore di uomini. La sua storia, la storia della sua azienda era stata segnata dalle metaforiche pietre miliari di eccellenti collaboratori e dirigenti. Oltre al comandante Carlo Arcidiacono e al cognato Diego Cali, della cui fedeltà e affetto s’è già avuto modo di parlare, Ignazio aveva potuto contare, nel periodo tra gli anni Trenta e Quaranta, su Edilio Calvi il primo, solido, direttore generale. Questo ruolo, nell’immediato dopoguerra, venne affidato a Luigi Balbi (noto in azienda come “o scio Gigio”, temperamento burbero, pratico, concreto che rimase, anche lui “fedelissimo”, al suo posto sino alla fine degli anni Settanta. Nello stesso periodo del dopoguerra entrò nel management della Compagnia Rinaldo Di Negro, che dei Messina era parente. Di Negro fu direttore amministrativo sino all’inizio degli anni Novanta. Il suo apporto alla gestione fu determinante soprattutto negli anni più difficili quando l’azienda, in sofferenza per la mancanza di liquidità, dovette lottare con le banche per ottenere credito e finanziamenti necessari alla sua sopravvivenza. In tempi successivi, più tranquilli, ormai al di fuori dell’emergenza, riorganizzò impeccabilmente l’intero servizio amministrativo. Fu sempre un consigliere apprezzato e indispensabile specialmente per il suo sincero realismo e fu di grande aiuto al primogenito Gianfranco, quando ventenne fece il suo ingresso nell’azienda. Nel contempo, il settore commerciale prosperava grazie anche all’azione di Valentino Salonio che si dedicò in particolare alle agenzie nazionali ed estere: Salonio restò alla Messina per oltre quarant’anni, dagli anni Trenta sino alla fine degli anni Settanta. Sarebbe troppo lungo nominare tutti i validi collaboratori apprezzati da Ignazio, perché furono numerosi quelli che trascorsero l’intera vita lavorativa presso la società Messina. Ma vanno ancora ricordati alcuni che ebbero compiti qualificati. Sia all’estero, sia in Italia alla testa di agenzie strettamente collegate alla Compagnia operarono Alfredo Morra, Rodolfo Palazzo e Adolfo Pignato: nel corso degli anni questi dirigenti, con le loro famiglie, mantennero rapporti di amicizia con i Messina. Ignazio poi aveva affidato i rapporti con gli studi legali e notarili al dottor Giorgio De Vecchi. Ai Cantieri di Pietra Ligure, sin dal 1945, per oltre un decennio, fu direttore generale l’ingegnere Bruno Pallenzona; tra i funzionari, an-

che in epoca successiva, Ignazio si valse della attiva collaborazione di Salvatore Caltavuturo, che era chiamato familiarmente Totò e che, a partire dagli anni Sessanta, fu più volte sindaco democristiano di Pietra Ligure. Totò fu davvero un grande e sincero amico di Ignazio e ancora oggi lo ricorda con incredibile affetto. Totò fu infatti l'artefice e l'ispiratore di tutte le dimostrazioni pubbliche d'affetto che i cittadini di Pietra Ligure hanno riservato alla memoria di Ignazio, come si vedrà nelle prossime pagine. Tra i rapporti stretti, personali e fiduciosi che Ignazio, sin dal suo ingresso nell'azienda paterna, aveva intessuto, un discorso a parte merita l'Agenzia Marittima "Giulio Morelli" di Napoli, alla quale la Compagnia ancor oggi si appoggia. Fu proprio il titolare "don Giulio" che nel 1921, avendo letto sull'«Avvisatore Marittimo» un annuncio pubblicitario dell'armatore Giuseppe Messina di Genova che chiedeva carico per le sue navi, telegrafò immediatamente offrendo diverse partite di merce. Il sodalizio dal 1921 non si interruppe più e continua ancor oggi con l'attuale titolare Oliviero Morelli succeduto al fratello maggiore Antonio. Dal 1921, come del resto s'è già constatato, la Compagnia Messina fece scalo regolare a Napoli. Sino alla fine della guerra operavano navi tradizionali; dal 1946 fecero scalo a Napoli, appoggiandosi alla Agenzia Morelli sia navi mercantili, sia navi passeggeri e miste. Per i passeggeri Morelli, d'accordo con Ignazio Messina, inventò un piacevole diversivo, soprattutto per chi viaggiava con il "Lugano": una gita a Capri, con escursioni e bagno in mare, nella buona stagione.

Ignazio aveva lasciato della sua personalità un segno largo e profondo, non solo sui collaboratori e sugli amici (sovente i due ruoli si fondevano) che in qualche maniera aveva sempre tenuto legato sé, ma anche su realtà più ampie: da quelle relative ai suoi hobbies culturali o vissuti in seno alla famiglia, sino ai rapporti professionali di categoria o, addirittura, a intere realtà sociali come quella di Pietra Ligure. Quest'ultima vicenda è per certi aspetti singolare, perché la gestione diretta dei Cantieri del Mediterraneo non durò che una ventina d'anni, compresi quelli drammatici della guerra. Eppure la sua memoria "positiva" è cresciuta nel tempo sino a diventare una sorta di simbolo. Questo spiega il "crescendo" di riconoscimenti postumi che, anche in seguito a una sottoscrizione popolare, ispirata come s'è già detto dall'amico di sempre Salvatore "Totò" Caltavuturo, ma sottoscritta con sincero entusiasmo dagli ex dipendenti e dai familiari dei lavoratori scomparsi, si manifestarono nel corso del 2002, ventesimo anniversario della morte di Ignazio. Il Comune di Pietra Ligure, con in testa il sindaco Giacomo Accame, ha deliberato in primo luogo di intitolare a Ignazio Messina una strada. In secondo luogo, con una pro-

cedura del tutto eccezionale, dal momento che si trattava d'un atto post mortem, gli è stata concessa la cittadinanza onoraria di Pietra Ligure. Infine, il 9 maggio 2002, gli è stato eretto un monumento, collocato emblematicamente proprio all'ingresso del cantiere. La cerimonia dell'inaugurazione, discreta e austera ma con una significativa partecipazione popolare, sarebbe certamente piaciuta a Ignazio.

Il suo ricordo, infatti, dopo tanti anni, è ancora vivo nei "vecchi pietresi" e soprattutto negli ex dipendenti, e nella memoria dei loro familiari. Ignazio Messina portò avanti l'attività del cantiere con tenacia e intelligenza, anche nel durissimo periodo bellico e postbellico e garantì a tutti i dipendenti lavoro e occupazione.

La piena occupazione era una realtà difficile da gestire, in tempi tanto incerti: Ignazio doveva compiere sovente acrobazie finanziarie, trasferendo denaro dalla Compagnia di navigazione al cantiere, anche perché a quell'epoca non era previsto dalla legge il ricorso, anche temporaneo, alla cassa integrazione.

Ancora oggi, a distanza di tanti anni, possiamo comprendere il perché di quel ricordo: Pietra Ligure, infatti, fu uno dei pochi comuni rivieraschi che, per un lungo periodo, trasse benessere e prosperità non soltanto dal turismo, come avviene ormai da tempo, ma anche da un "sogno" industriale.

Nella memoria collettiva quel "sogno" si identifica nella persona di Ignazio Messina.

**CONSTRUZIONI NAVALI ESEGUITE DAL CANTIERE NAVALE DEL MEDITERRANEO  
DAL 1942 AL 1959 DURANTE LA GUIDA MESSINA**

 (da Giacomo Accame, *Antologia di un paese: Pietra Ligure, Ceriale-Loano* 1989)

| TIPO NAVE  | NOME            | VARO |
|--|-----------------|------|
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | CATERINA MADRE  | 1945 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | BEATRICE        | 1946 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | TITO CAMPANELLA | 1946 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | LIBERTÀ         | 1946 |
| ZATTERE TIPO M.Z.                                  | -               | 1942 |
| ZATTERE TIPO M.Z.                                  | -               | 1942 |
| N. 20 ZATTERINI DA SBARCO T.M.L.                   | -               | 1942 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | FEDERICO G.     | 1946 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 1.020 T.D.W.                 | CONCORDIA       | 1946 |
| GALLEGGIANTE TIPO SPORTIELLO                       | -               | 1943 |
| GALLEGGIANTE TIPO SPORTIELLO                       | -               | 1943 |
| GALLEGGIANTE TIPO SPORTIELLO                       | -               | 1943 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 750 T.D.W.                   | OPEROSITÀ       | 1948 |
| MOTOCISTERNA DA 270 T.D.W.                         | BACCO           | 1946 |
| MOTORIMORCHIATORE IN LEGNO DA 160 C.L.             | INTREPIDO       | 1947 |
| RIMORCHIATORE IN LEGNO DA 80 C.L.                  | BENGASI         | 1945 |
| MOTOCISTERNA PER VINO DA 270 T.D.W.                | SALVATORE       | 1946 |
| MOTOCISTERNA PER NAFTA DA 270 T.D.W.               | ARIANNA         | 1946 |
| MOTONAVE DA CARICO DA 180 T.D.W.                   | RISVEGLIO       | 1945 |
| MOTONAVE DA 2.750 T.D.W. MISTO                     | NORILSK         | 1951 |
| MOTORIMORCHIATORE IN FERRO DA 600 CAV.             | -               | 1947 |
| MOTORIMORCHIATORE IN FERRO DA 600 CAV.             | -               | 1947 |
| MOTORIMORCHIATORE IN FERRO DA 600 CAV.             | -               | 1947 |
| MOTOCHIATTA FLUVIALE IN FERRO DA 1.000 T.D.W.      | -               | 1949 |
| MOTOCHIATTA FLUVIALE IN FERRO DA 1.000 T.D.W.      | -               | 1949 |
| CHIATTA IN FERRO DA 150 T.D.W.                     | -               | 1949 |
| TRE SEZIONI DI BACINO GALLEGGIANTE DA 19.000 TONN. | -               | 1952 |
| CHIATTA IN FERRO DA 150 TONN.                      | -               | 1953 |
| MOTONAVE DA CARICO SECCO DA 11.000 T.D.W.          | S. LUCIA        | 1955 |
| DRAGAMINE IN LEGNO                                 | VISCHIO         | 1956 |
| MOTONAVE DA CARICO SECCO DA 11.550 T.D.W.          | E. CRISPI       | 1956 |
| MOTONAVE DA CARICO SECCO DA 11.600 T.D.W.          | GIANCARLO ZETA  | 1957 |
| CHIATTA IN FERRO DA 150 T.D.W.                     | -               | 1957 |
| MOTONAVE BULK CARRIERS DA 16.750 T.D.W.            | OSSENDRECHT     | 1958 |
| MOTONAVE BULK CARRIERS DA 16.750 T.D.W.            | ZWJINDRECHT     | 1958 |
| MOTONAVE DA CARICO SECCO DA 7.700 T.D.W.           | SAINT MARC      | 1959 |
| MOTONAVE DA CARICO SECCO DA 7.700 T.D.W.           | SAINT LUC       | 1959 |
| MOTONAVE BULK CARRIERS DA 18.750 T.D.W.            | TUREDRECHT      | 1960 |

**R**oberto Sabatino Lopez (Genova, 1910-New Haven, 1986) il maggior storico economico medievale del secolo scorso, ha scritto nell'*Avvertenza* del suo saggio (1932) dedicato a Benedetto Zaccaria: «Ci sono nella vita uomini che, pur provvisti d'ingegno e di coraggio, vegetano in disparte perché non hanno trovato chi li sapesse "lanciare". E ci sono nella storia personaggi che, pur distinguendosi dalla massa grigia e meritando di prender posto fra gli uomini di Plutarco o fra i busti del Pincio, restano poco conosciuti e poco amati dai posteri, perché sono tutt'ora avvolti nel cono d'ombra di qualche potente che li aveva arruolati, o perché i topi hanno mangiato la filza di documenti che li riguarda, o perché infine non hanno trovato uno storico che si dedicasse a riesumarli».

Sempre per usare la metafora di Lopez e fatte le debite proporzioni, quando mi sono accinto a mettere insieme la biografia di Ignazio Messina, ho avuto davvero la sensazione di trovarmi di fronte a un "naufrago della storia", specialmente perché uscito (o forse mai entrato prepotentemente) dalla memoria collettiva del "milieu" nel quale ebbe a operare. È indubbio che nel suo stesso arco generazionale, personalità e personaggi come Rocco Piaggio e Angelo Costa o il "foresto" (per Genova) Gerolamo Gaslini hanno marcato più profondamente la storia locale e nazionale, mescolando la loro attività imprenditoriale anche a un forte impegno politico, sociale e filantropico. Il mondo armatoriale, inoltre, nel secolo che s'è appena concluso è stato affollato anche da figure singolari, estroverse o che comunque hanno acquisito una notorietà (e quindi un'immagine) che s'è estesa al di fuori del loro ambiente. Pure è altrettanto vero che molti di questi protagonisti della variegata vicenda dello shipping italiano, non sempre hanno concluso la loro vicenda in ascesa: anzi, talvolta sono stati travolti da situazioni negative contingenti o da loro personali errori. La loro memoria è comunque più viva, forse anche per i loro guai che sono stati seguiti dall'opinione pubblica un po' come a teatro.

Non c'è spettacolo invece nella vita privata e d'imprenditore di Ignazio Messina, anche se la sua azione, per quasi sessant'anni, s'è incrociata puntualmente con tutti i momenti cruciali della marineria italiana. Dai do-

cumenti dell'archivio della Compagnia, dalle sue lettere ufficiali e dai suoi scritti privati – che per fortuna i topi non si sono mangiati – emerge che mai egli fu preda del caso, ma sempre cercò di capire, di approfondire, di misurare e di confrontare. Era un accentratore (forse, con un termine di fantasia, un concentratore) che purtuttavia credeva negli uomini e che, controllando, concedeva fiducia ed era pronto a suggerimenti e consigli. Non affrontava la gestione con mentalità ristretta, “ragionieristica” (il diploma che aveva agguantato in fretta, dopo il liceo classico), ma aveva fantasia e respiro. Misurava gli uomini e le situazioni e “si” misurava. Credeva nel ruolo sociale dell'imprenditore e in quello che un imprenditore può “fare” in un contesto più ampio, come quello del suo Paese, sotto il profilo della crescita collettiva e del bene comune. Conobbe la fortuna e il disastro, la polvere e l'altare, ma rimase fermo, ben saldo al suo posto, pronto ad afferrare la fortuna e a sottometerla, come diceva il Machiavelli, certo che l'avrebbe spuntata comunque o per sé o per quelli che sarebbero venuti dopo di lui.

Non cercò la gloria pubblica, un po' perché era sinceramente modesto, un po' perché la sua sobrietà esistenziale non lo conduceva sotto i riflettori.

La sua proverbiale modestia può essere comprovata da un piccolo episodio familiare. Avrebbe infatti gradito che uno dei nipoti portasse il suo nome, che poi era quello di suo nonno. Non lasciò trapelare il suo desiderio e i figli se ne accorsero indirettamente solo dopo che ebbe il primo infarto: gli stava infatti nascendo un nono nipote. A questo punto, i familiari, certi di fargli una cosa gradita, battezzarono il bimbo con il nome di Ignazio, che ne fu assai soddisfatto anche se, in privato, il suo nome non gli piaceva granché: lo aveva ricevuto, secondo il costume d'un secolo fa, perché era il nome del nonno paterno, il primo dei Messina a cimentarsi nel difficile mestiere di armatore.

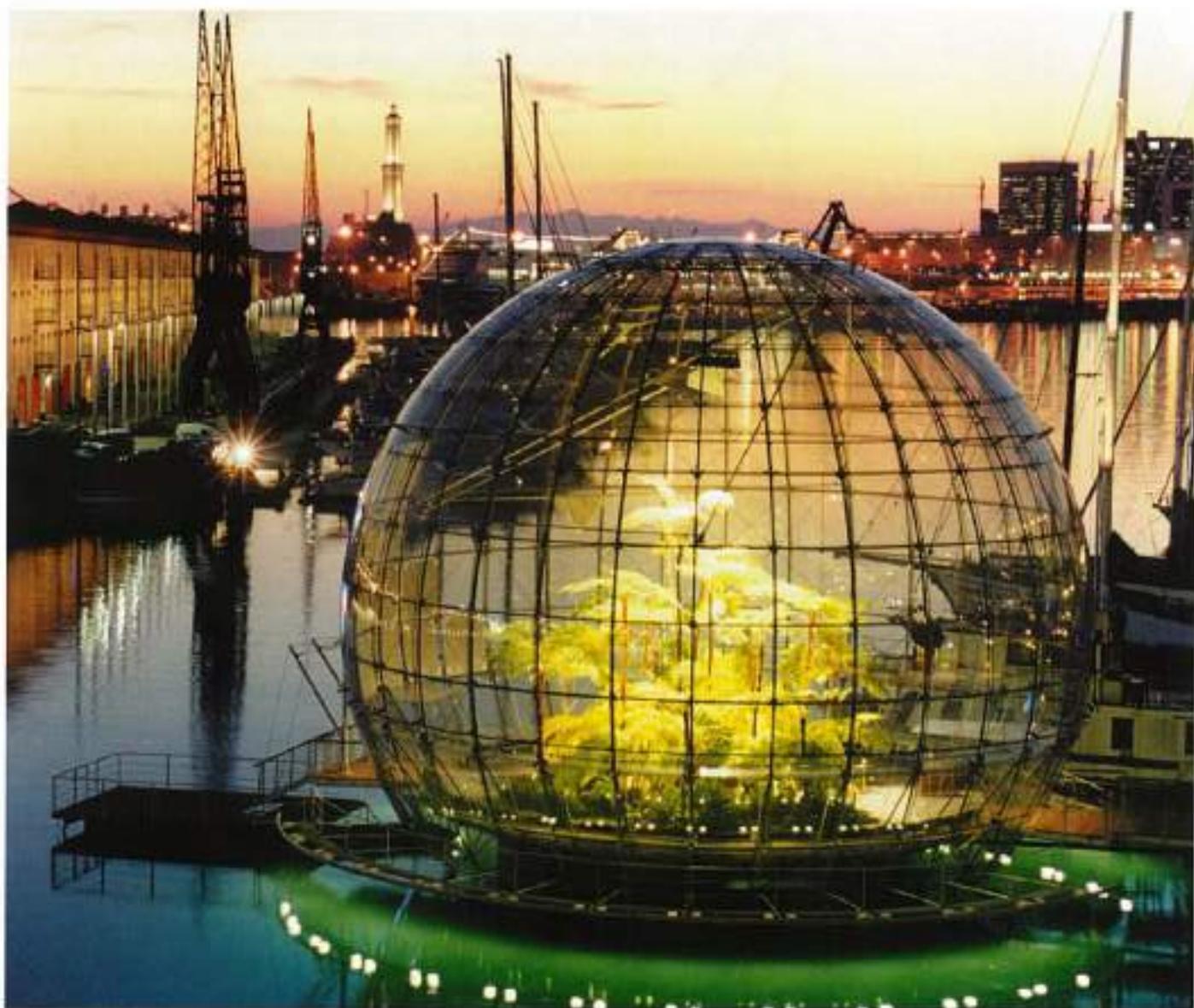
Purtuttavia, nella sua umana vicenda di imprenditore, Ignazio rimane un esempio limpido di capitalismo familiare, il capo e il fondatore d'una famiglia-azienda, tanto conservatrice nel costume e nei valori all'interno del contesto di gestione, quanto fantasiosa e spregiudicata nell'azione esterna. È questo, forse, il marchio peculiare, la caratteristica antropologica della storia dei genovesi dalla nascita del Comune delle Compagne nell'XI secolo sino ai giorni nostri. È una storia ricca di armatori, mercanti, capitalisti, assicuratori, banchieri e al tempo stesso anche ammiragli, politici e diplomatici, alcuni con ritratti e monumenti di artisti famosi o con molte pagine nei libri di storia, altri, come il Benedetto Zaccaria riscoperto da Roberto Lopez, relegati nel ruolo dei cosiddetti “naufraghi della storia”: naufraghi però che poi si scoprono protagonisti di importanti vicende e portatori di inaspettati tesori umani e sapienziali. Un po' come Ignazio Messina.

**N**el 2001 la "Ignazio Messina & C.", in occasione dell'ottantesimo anniversario della propria fondazione, lo stesso anno in cui Ignazio diciottenne faceva il suo ingresso nella società paterna, donò alla città di Genova un singolare monumento: una grande sfera di vetro destinata a diventare un grande erbario di felci, una delle ricchezze dell'orto botanico del Comune di Genova.

La sfera, frutto della matita di Renzo Piano, venne collocata nel Porto Antico, a fianco dell'Acquario, accostata a pelo d'acqua a Ponte Calvi. In quel punto dello scalo medievale, oggi restituito alla città, dove l'ansa naturale si fa più profonda per addentrarsi nel gomito del Mandraccio, erano ancorate le navi dei Messina negli anni Sessanta, quando la sede della Compagnia era all'ultimo piano del bianco grattacielo di piazza Caricamento.

Dalle finestre dell'edificio Ignazio con i suoi collaboratori scorgeva il movimento del porto, il brulichio di marittimi, scaricatori, operatori di ogni genere sulle calate. Il vento gli portava persino l'eco delle voci, assieme al coro delle sirene dei rimorchiatori e delle navi che entravano e uscivano dal porto. In epoche nelle quali non erano stati ancora inventati i cellulari si usava accendere un semaforo sul terrazzino degli uffici affinché le navi lì sotto ormeggiate telefonassero con urgenza dal bar di Calata all'ufficio.

La sfera di Renzo Piano assume quindi il significato simbolico della presenza continua dell'azienda e dell'uomo che l'ha fondata nel suo elemento naturale: il mare.



Bolla realizzata dall'architetto Renzo Piano, donata dalla Ignazio Messina & C. al Comune di Genova e dedicata alla memoria di Ignazio Messina.



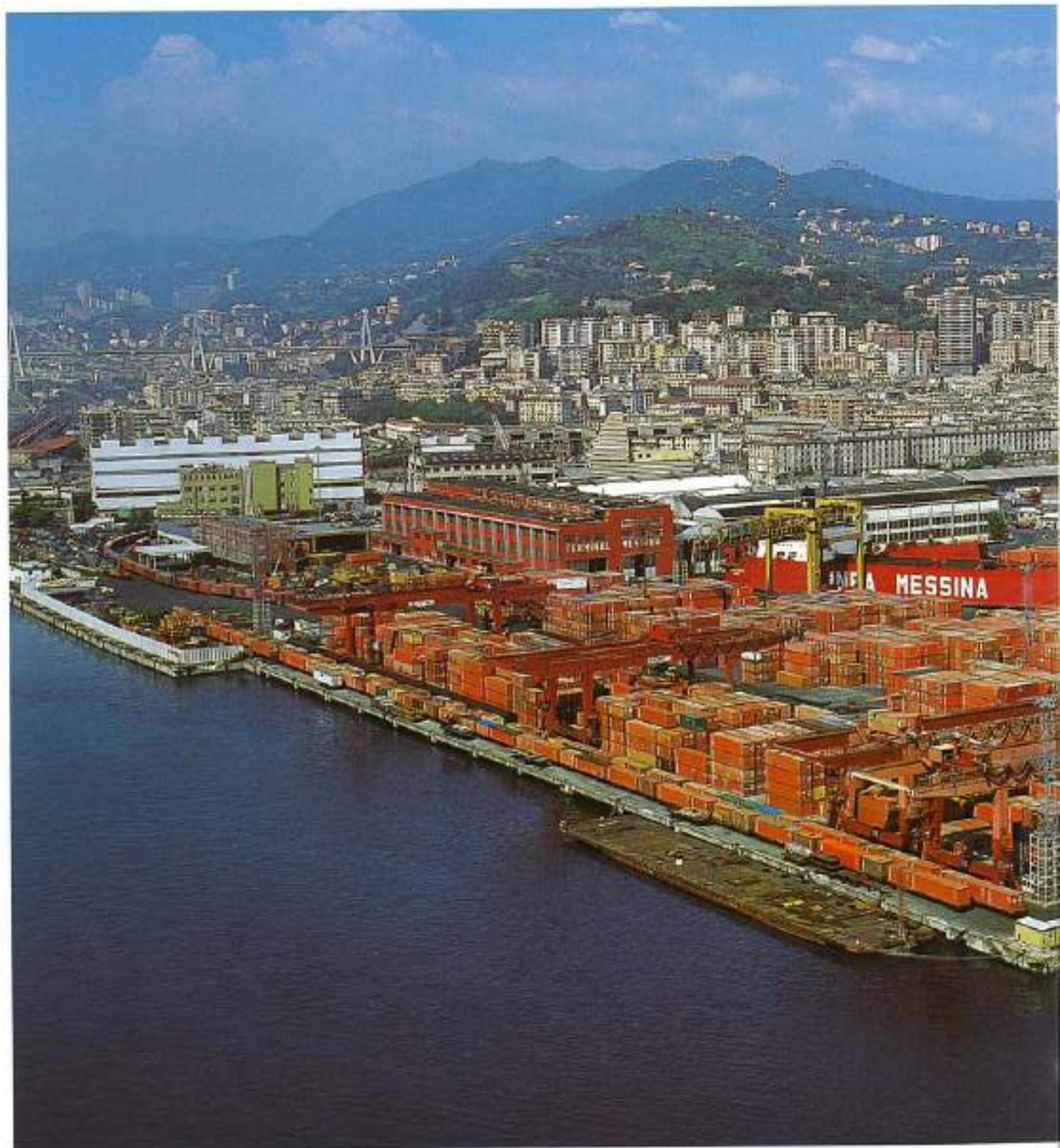
Terza e quarta generazione riunite: seduti, da sinistra: Paolo, Giorgio e Gianfranco Messina; in piedi, da sinistra: Stefano, Ignazio e Massimo Messina, Andrea Gais.

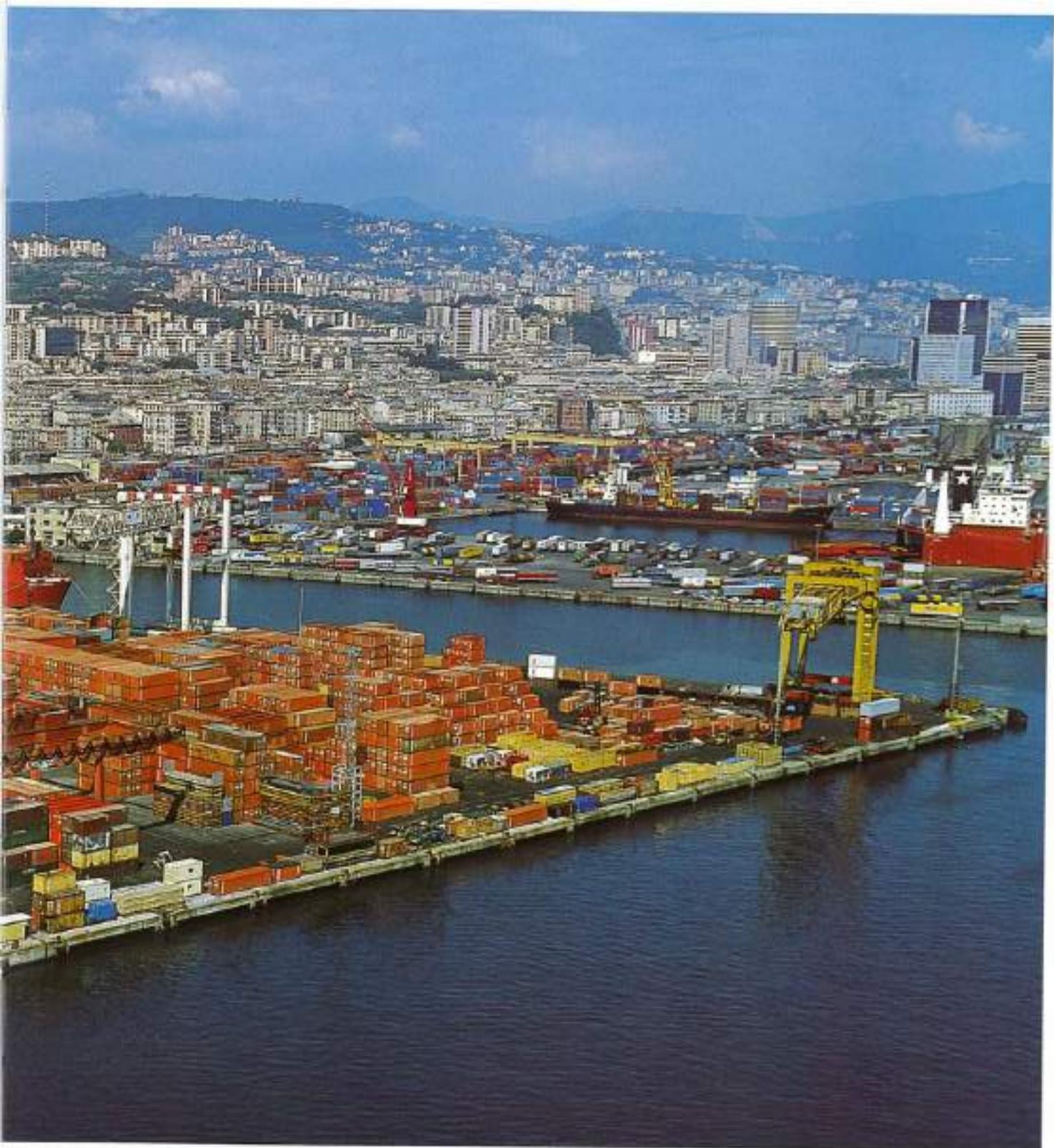


Inaugurazione del monumento dedicato a Ignazio Messina alla presenza dei figli presso la sede Messina, 26 giugno 2003.



Monumento bronzeo dedicato a Ignazio Messina (particolare).





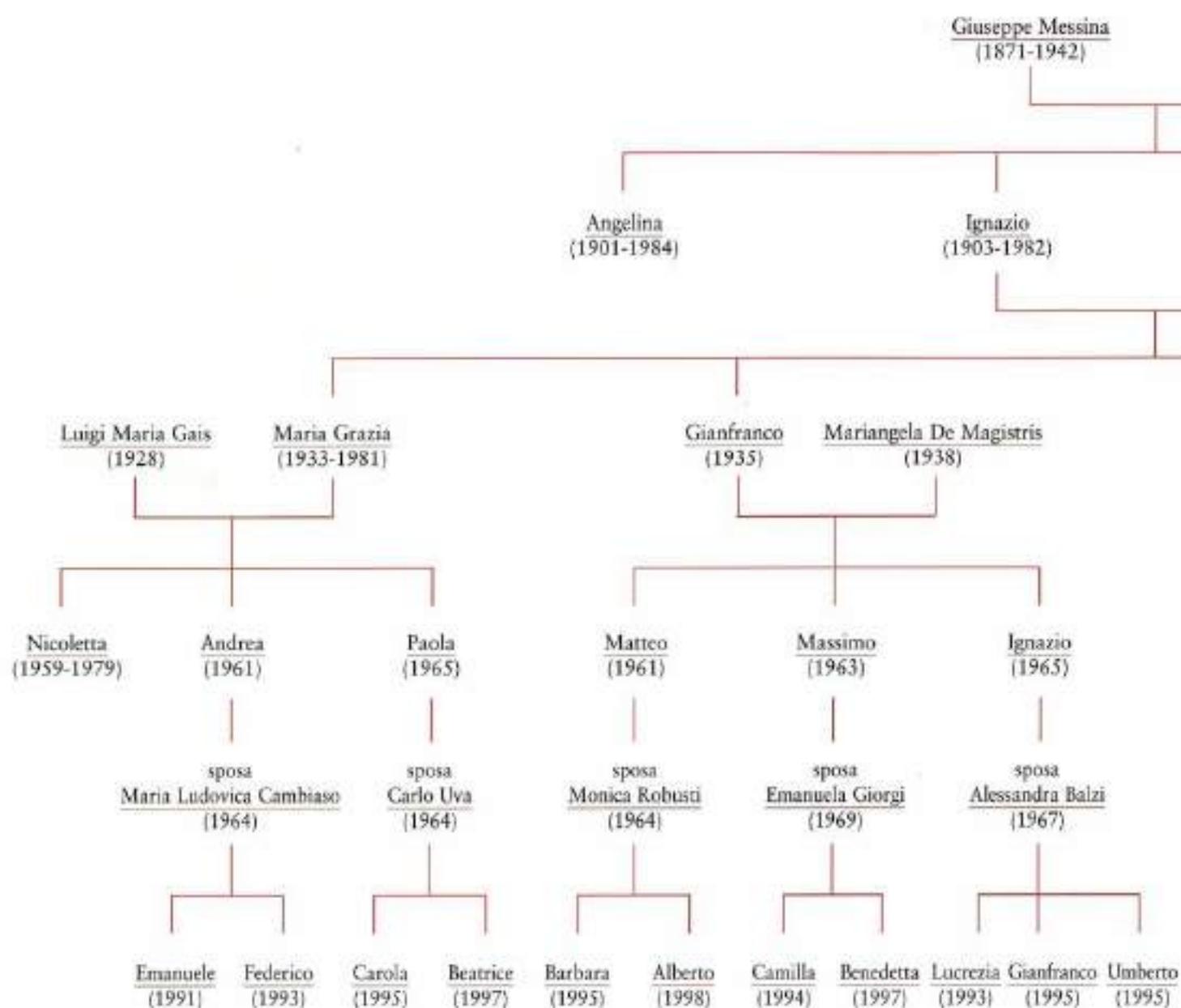
Veduta aerea del Terminal Messina a Ponte Canepa.



Veduta aerea del Terminal Messina con traghetti ro-ro.



Altra veduta aerea del Terminal Messina.



Amalia Silvestri  
(1880-1958)

Rosa Maria Poggi  
(1914-1973)

Marcello  
(1905-1992)

Rosario  
(1911-2002)

Giorgio  
(1938)

Maria Pia Bonaccorti  
(1938)

Gabriella Gambaro  
(1944)

Paolo  
(1943)

Roberto  
(1965)

Rossella  
(1968)

Fernanda  
(1971)

Stefano  
(1968)

Federica  
(1971)

Emanuele  
(1973)

sposa  
Carlo Bagliani  
(1965)

sposa  
Stefano Callisto  
(1971)

sposa  
Paola Minuto  
(1972)

sposa  
Filippo Cepellini  
(1966)

Giorgio  
(1995)

Maria  
(1998)

Filippo  
(2001)

Paolo  
(1997)

Pietro  
(1999)

Emanuele  
(1997)

Augusto  
(2000)



## INDICE DEI NOMI

- Accame, Giacomo, 136  
Adamoli, Gelasio, 61  
Arcidiacono, Carlo, 19, 64, 122, 135  
Arcidiacono, famiglia, 11  
Arpa, padre Angelo, 119  
Balbi, Luigi, 122, 135  
Benni, Antonio, 32, 33  
Benso di Cavour, Camillo, 16, 35  
Bergman, Ingmar, 119, 128  
Bertieri, Claudio, 119  
Bo, Giorgio, 130  
Bolis, Luciano, 119  
Bonini, Francesco, 48  
Boothe Luce, Clara, 61, 62, 63  
Cagni, Umberto, 28  
Cali, Diego, 10, 56, 64, 135  
Cali, Rosario, 10  
Caltavituoro, Salvatore, 136  
Calvi, Edilio, 135  
Cameli, famiglia, 64  
Canepa, Carlo, 29, 44  
Canzio, Stefano, 16, 18  
Cao di San Marco, Giovanni, 38  
Cappa, Paolo, 63, 123  
Carli, Guido, 50  
Carpaneto, famiglia, 21  
Cavour, *vedi* Benso di Cavour  
Chiesa, Pietro, 46  
Ciano, Costanzo, 23, 24, 28  
Ciaravino, Francesco, 19  
Cormagi, Carlo, 119  
Corrado, famiglia, 132  
Costa, Angelo, 21, 33, 38, 40, 45, 58, 61, 64, 139  
Costa, famiglia, 64, 131  
D'Annunzio, Gabriele, 38  
Dagnino, Giuseppe, 132  
Daodiace, Giuseppe, 27  
De Andrade, Alfredo, 16  
De Andrè, Fabrizio, 119  
De Andrè, Mauro, 119  
De Gasperi, Alcide, 45, 50, 53, 54, 61, 113  
De Gasperi, Francesca, 113  
De Vecchi, Giorgio, 135  
Di Negro, Rinaldo, 122, 135  
Di Vittorio, Giuseppe, 45  
Dreyer, Carl Theodor, 128  
Durand de la Penne, Luigi, 44, 118  
Einaudi, Luigi, 23, 54, 58  
Fabretti, padre Nazareno, 119  
Facta, Luigi, 9  
Faralli, Vannuccio, 118  
Fassio, Ernesto, 64  
Fassio, famiglia, 64, 132  
Fellini, Federico, 119  
Fuselli, Eugenio, 14  
Gais, Carlo, 14  
Gais, Luigi Maria, 14, 114, 118, 121, 124, 126

- Gais, Nicoletta, 133  
 Gais, Paola, 132  
 Gaslini, Gerolamo, 117, 139  
 Gava, Silvio, 63  
 Gheddafi, colonnello, 127  
 Giacchero, Giulio, 18  
 Giolitti, Giovanni, 9  
 Giulietti, Giuseppe, 18, 44, 46  
 Graj, Ezio Maria, 51  
 Graziani, Rodolfo, 22  
 Hitler, Adolf, 31  
 La Malfa, Ugo, 123  
 Lauro, Achille, 31, 32, 64  
 Lercari, famiglia, 21  
 Levi, Guglielmo, 40, 41  
 Lolli Ghetti, famiglia, 64, 132  
 Maggiore, Luigi, 37  
 Manzitti, Francesco, 38, 125, 129  
 Manzitti, Giuseppe, 38  
 Mariotti, Temistocle, 26  
 Matteotti, Giacomo, 19  
 Mazzini, Giuseppe, 50, 51  
 Meinhold, Günther, 43  
 Messina, Angelina, 13, 19, 56  
 Messina, Francesco, 9 (scultore)  
 Messina, Gianfranco, 11, 21, 56,  
 114, 121, 125, 126, 134, 135  
 Messina, Giorgio, 21, 114, 121,  
 126, 134  
 Messina, Giuseppe, 9, 10, 11, 12,  
 13, 14, 19, 20, 44, 125, 136  
 Messina, Ignazio, 140 (nipote)  
 Messina, Marcello, 13, 19, 116  
 Messina, Maria Grazia, 21, 124, 133  
 Messina, Paolo, 21, 52, 114, 121,  
 126, 133, 134  
 Messina, Roberto, 132  
 Messina, Rosario, 13, 19  
 Messina, Rosella, 21, 128  
 Morelli, Antonio, 136  
 Morelli, Giulio, 136  
 Morelli, Oliviero, 136  
 Morra, Alfredo, 135  
 Mussolini, Benito, 18, 19, 24, 29,  
 30, 34, 35, 36, 39, 46, 49, 58  
 Negrone, Carina, 20  
 Negrotto Cambiaso, Federico, 28  
 Novella, Agostino, 46  
 Olivetti, Adriano, 58  
 Pacciardi, Randolpho, 63  
 Padovani, Lea, 119  
 Padre Pio, 62  
 Pagano, famiglia, 21  
 Palazzo, Rodolfo, 135  
 Pallenzona, Bruno, 136  
 Paolucci, Giovanni, 119  
 Parodi, Giorgio, 37  
 Perrone, famiglia, 34  
 Perrone, Mario, 17  
 Perrone, Pio, 17

- Pertini, Sandro, 118  
 Pertusio, Vittorio, 61  
 Piacentini, Marcello, 29  
 Piaggio, Andrea Mario, 114  
 Piaggio, famiglia, 64, 132  
 Piaggio, Rocco, 139  
 Pignato, Adolfo, 135  
 Piano, Renzo, 141  
 Poggi, Massimo, 21  
 Poggi, Mino, 21  
 Poggi, Rosa Maria, *vedi* Messina,  
 Rosella  
 Poggi, Ubaldo, 21, 37  
 Ravano, famiglia, 64, 132  
 Ricci, Federico, 18  
 Risso, Francesco, 26  
 Rivara, famiglia, 21  
 Ronco, Nino, 18, 29, 44  
 Rubattino, Raffaele, 15, 25  
 Rubini, Lio, 118  
 Russo, avvocato, 52  
 Salonio, Valentino, 135  
 Salvador, agente, 117  
 Savoia, Amedeo di, duca d'Aosta,  
 32, 33  
 Savoia, Maria Pia di, 118  
 Scalfari, Eugenio, 118  
 Serrati, Vittorio, 54 (cognato)  
 Silvestri, Amalia, 12, 13, 52, 61, 62  
 Siri, cardinale Giuseppe, 119, 128,  
 130  
 Stalin, 60  
 Suni, comandante, 41  
 Tabuso, Angela, 10  
 Tacchini, don Giovanni, 119  
 Tarchiani, ambasciatore, 63  
 Taviani, Paolo Emilio, 130  
 Togliatti, Palmiro, 50  
 Tomasi di Lampedusa, Giuseppe, 119  
 Valle, Damiano, 47, 50, 52, 53  
 Valletta, Vittorio, 117



# INDICE

## Parte prima

### LA NASCITA DELLA FLOTTA

|  |      |    |
|--|------|----|
| Dal "D'Oria" allo scagno                           | PAG. | 9  |
| Genova e i travagli del primo quarto di secolo     | "    | 15 |
| I primi passi da "capo"                            | "    | 19 |
| Cresce la flotta. Le prime difficoltà «politiche»  | "    | 22 |
| Anni esaltanti e difficili                         | "    | 27 |
| Genova marittima e il fascismo                     | "    | 28 |
| L'avventura dell'Africa orientale                  | "    | 31 |
| Libera concorrenza e flotte convenzionate di Stato | "    | 34 |
| Il dramma della guerra                             | "    | 36 |

## Parte seconda

### DOPOGUERRA: LUCI E OMBRE

|  |   |     |
|--|---|-----|
| Un orizzonte di macerie                          | " | 43  |
| Il "difficile" 1945                              | " | 47  |
| La prima fase della ricostruzione                | " | 54  |
| La "requisitoria" contro le flotte sovvenzionate | " | 56  |
| La "tenaglia" della flotta e dei cantieri        | " | 58  |
| Le due "rotte"                                   | " | 113 |
| La nuova flotta                                  | " | 115 |

## Parte terza

### ANNI DIFFICILI

|                              |   |     |
|------------------------------|---|-----|
| La salute e il tempo libero  | " | 121 |
| Il tempo della svolta        | " | 124 |
| Il tempo del dolore          | " | 127 |
| La rivoluzione dei container | " | 129 |
| Nascono i "Jolly"            | " | 131 |

|         |   |     |
|---------|---|-----|
| CONGEDO | " | 139 |
|---------|---|-----|

|                 |   |     |
|-----------------|---|-----|
| INDICE DEI NOMI | " | 153 |
|-----------------|---|-----|



Si ringrazia la signora Angela Canessa per la consulenza editoriale.

