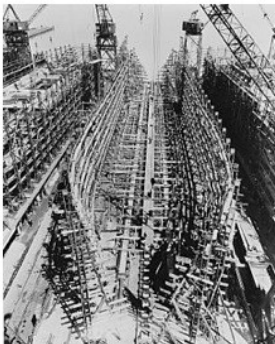


## Le Liberty ships

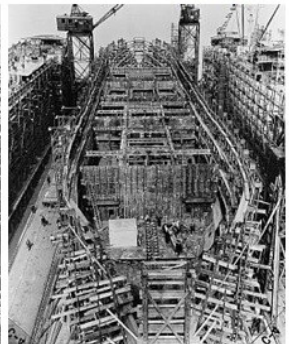
Uno dei fattori della vittoria alleata nella 2<sup>a</sup> G.M. fu senz'altro il predominio sugli oceani degli Stati Uniti, che permise la resistenza e poi la riscossa dei due principali alleati, Unione Sovietica e Gran Bretagna. Nel periodo bellico, il fabbisogno inglese di materie prime, petrolio e prodotti finiti si aggirava intorno a un milione di tonnellate di rifornimenti alla settimana. **Aggirare il blocco navale tedesco** fu un'impresa logistica notevole, anche per la minaccia costante portata dagli *U-Booten* ai convogli alleati. Nonostante la perdita di 175 navi da guerra e 3.500 mercantili, la "battaglia dell'Atlantico" fu vinta dagli alleati grazie sia alle contromisure militari (bombe di profondità, radar e aerei pattugliatori di nuova generazione) che alla straordinaria capacità dei cantieri navali americani di rimpiazzare il naviglio perduto.

Il ringiovanimento e potenziamento della flotta delle navi da trasporto militari era già stato deciso a Washington nel 1936, con l'adozione di un modello standardizzato, a basso costo, costruito in grandi sezioni prefabbricate, poi assemblate in cantiere utilizzando largamente la tecnica della saldatura, preferita alla rivettatura, più lenta e costosa. La caratteristica di questa nave ausiliaria standard – divenuta poi **celebre col nome di Liberty ship** – sta nella grande capacità di carico (oltre 10.000 t, pari a 2.800 jeep o 525 blindati leggeri) con basso costo di gestione (propulsione monoelica con turbine a vapore da 2.500 hp, 45-50 uomini di equipaggio) e limitata velocità (11 nodi). In cinque anni ne vennero varate oltre 2.700, più 500 *Victory*, una versione migliorata e leggermente più grande, con un tempo medio di lavorazione in cantiere di appena 42 giorni lavorativi (ma un record di 4 giorni e mezzo!).

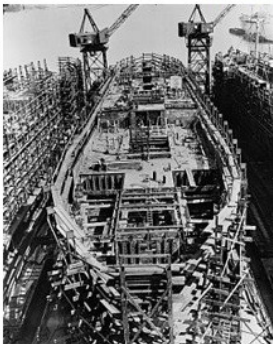
The construction of a Liberty ship at the Bethlehem-Fairfield Shipyards, Baltimore, Maryland, in March/April 1943



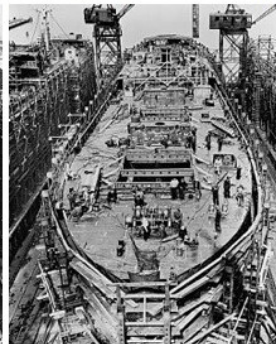
Day 2 : Laying of the keel plates



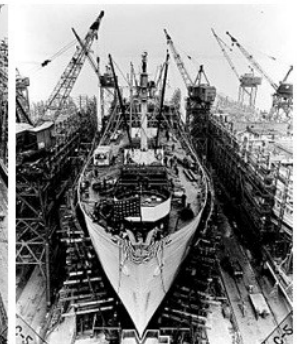
Day 6 : Bulkheads and girders below the second deck are in place



Day 10 : Lower deck being completed and the upper deck amidship erected



Day 14 : Upper deck erected and mast houses and the after-deck house in place



Day 24 : Ship ready for launching



Nel novembre 1943 la S.S. John P. Gaines, una delle Liberty di prima generazione, si spezzò in due tronconi al largo delle isole Aleutine durante una tempesta, prima di affondare rapidamente. Gli esperti imputarono il cedimento strutturale alle saldature e al tipo di acciaio impiegato.

L'urgenza bellica, le tecniche innovative, una scarsa attenzione alla qualità dell'acciaio impiegato non furono senza conseguenze. Non poche Liberty accusarono **gravi danni strutturali** in mare, alcune si spezzarono in due in conseguenza a fratture lungo le linee di saldatura. In generale godettero di pessima fama nell'ambiente marinaro e tra i soldati imbarcati.

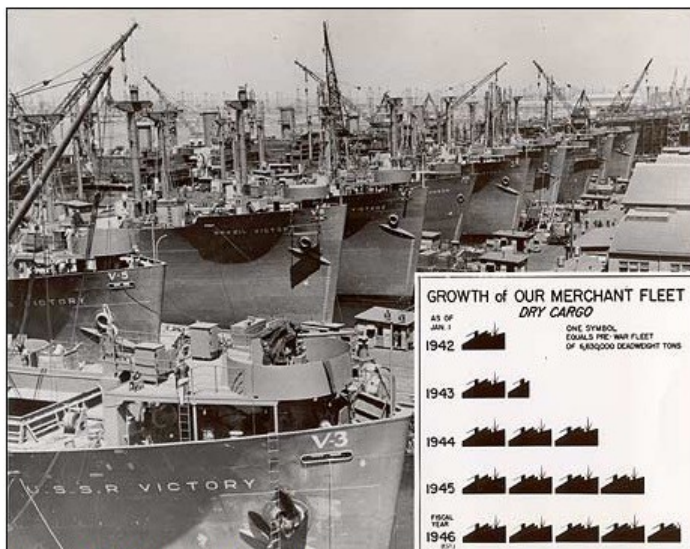
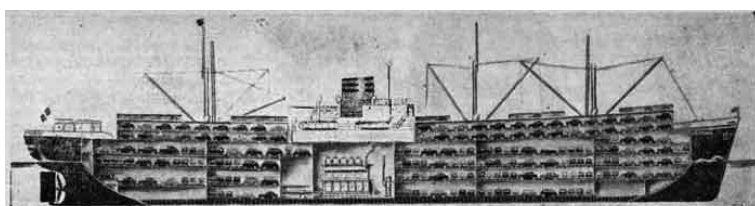


Foto e grafico [da un comunicato stampa del U.S. War Shipping Administration, maggio 1945] mostrano l'impressionante sviluppo della marina mercantile americana. L'anno fiscale termina il 30 settembre, il dato 1946 è una previsione.



Liberty ships in Italia nel marzo 1948. Fotografia di Tony Linck per «Life»

Alla fine della guerra, gli Stati Uniti si ritrovarono con una flotta mercantile che, in tonnellaggio, era quasi sei volte maggiore dell'anteguerra. Questo, da una parte, concretizzò lo **storico sorpasso tra le potenze marittime**: nel 1939 la Gran Bretagna dominava lo *shipping* mondiale, con un terzo del tonnellaggio, ma nel '46 gli USA ne controllavano il 46%. Dall'altra, si dovette smobilizzare un enorme surplus di navi ormai in disarmo e ormeggiate in rade e foci fluviali. Le più moderne Victory rimasero quasi tutte in servizio, mentre circa la **metà delle Liberty venne venduta a condizioni di favore** agli armatori dei paesi alleati, in base alle perdite subite e nell'ambito del piano Marshall. Il prezzo medio di ogni Liberty si aggirava sui 225.000 dollari, circa un decimo rispetto al costo di fabbricazione sostenuto pochi anni prima. Oltre cinquecento finirono nelle mani di armatori greci, prima base per la costruzione di enormi fortune personali (Aristotele Onassis, Stavros Niarchos sugli altri). 162 Liberty passarono **sotto bandiera italiana**, grazie agli anticipi (un quarto in contanti) e alla garanzia finanziaria (tre quarti in 20 anni al 3,5%) del governo italiano. Ribattezzate e talvolta tecnicamente modificate, navigheranno mediamente per altri vent'anni per le grandi compagnie (Achille Lauro, Costa, Ravano, Grimaldi, Bottiglieri, D'Amico ecc.) della ricostituita marina mercantile italiana.



## La Nave delle 1000 Automobili

Una nave della FIAT «ITAL-TERRA» è stata appositamente attrezzata per il trasporto negli Stati Uniti d'America delle vetture costruite dalla Ditta torinese e delle quali è stata iniziata la vendita su quel mercato, il maggiore esistente al mondo. La nave della FIAT imbarca fino a 1000 vetture per ogni viaggio, razionalmente stivate, senza necessità d'imballo e di inceneratura. Imbarcate a Savona, scendono sulle banchine del porto di Los Angeles pronte e lucenti come uscirono dalla Mirafiori.

La Italterra, una delle tre Liberty della compagnia Italnavi trasformate in navi-garage con portata fino a 1000 auto. Dal 1957 servì mensilmente la rotta Savona-Los Angeles per portare auto nuove FIAT (soprattutto modelli «1100» e «600») sul mercato nordamericano. Verrà demolita nel 1972. [L'immagine è tratta da un opuscolo pubblicitario FIAT]