

che esulano da questo contesto, dallo sforzo bellico l'aeronautica trarrà un grande sviluppo, utile poi anche in campo civile. Grande è il contributo ligure al conflitto: tante medaglie d'oro, tante imprese memorabili, troppi che non faranno ritorno.

Determinante il rapido sviluppo industriale messo in atto: l'Ansaldo crede nel nuovo mezzo e così l'Italia, entrata in guerra con soli 58 aeroplani, recupera in breve il tempo perduto. Fra 1916 e 1917 sono attivi tre stabilimenti a Borzoli, Bolzaneto e La Spezia, oltre ai due piemontesi di Rivoli e Torino. In un anno si arriva ad assemblare fino a 3800 velivoli, il più famoso dei quali è il mitico biplano S.V.A. (dalle iniziali dei progettisti Umberto Savoia e Rodolfo Verduzio) protagonista del volo su Vienna di Gabriele D'Annunzio del 9 agosto 1918 col pilota Maurizio Pagliano di Porto Maurizio.

A seguito del successivo disimpegno del Gruppo Ansal-



do e di altri minori dal ramo aeronautico, la Piaggio resterà in Liguria leader del settore dal 1922 in poi, ottenendo dalla tedesca Dornier la licenza di costruire i grandi bimotori Wal, che il Trattato di Pace di Versailles vietava di assemblare in Germania. Negli stabilimenti di Marina di Pisa e di Finale ne vengono completati 48 esemplari, e con uno di essi il 3 marzo 1926 la S.A.N.A. (Società Anonima Navigazione Aerea) effettua il suo volo inaugurale sulla linea Genova-Roma Fiumicino-Napoli-Palermo, per confluire in seguito nella nuova Ala Littoria voluta dal governo.

Nello stesso periodo iniziano gli studi per dotare la nostra regione di più moderne e adeguate infrastrutture: oltre all'Idroscalo di Genova, tanti sono i progetti di scali terrestri, grazie alla spinta delle nuove esigenze commerciali ma anche allo stimolo dei vari Aero Club regionali che fin dagli anni Venti iniziano la loro attività.

La Liguria è sempre al centro di importanti manifestazioni aeronautiche fra cui le Crociere Atlantiche di Italo Balbo che toccheranno i nostri cieli fra 1931 e 1933.

L'idrovolante sarà, però, presto soppiantato dall'aereo terrestre più maneggevole ed economico; ad accelerare ciò sarà una nuova guerra, ancor più devastante della precedente ma che in campo aeronautico farà fare di nuovo passi da gigante all'industria del volo.

Restando circoscritti ai due scali liguri più importanti aperti oggi al traffico civile, alla vigilia del secondo con-

flitto mondiale a Genova erano appena iniziati i lavori di riempimento del bacino che ospita oggi l'aeroporto, mentre in quello di Villanova d'Albenga - aperto sin dal 1912 con un campo di volo in pista erbosa - dal 1929 la Piaggio aveva iniziato ad effettuare i propri collaudi. Entrambe le strutture verranno adattate alle esigenze belliche dalla Regia Aeronautica ma i bombardamenti alleati ed i tedeschi in ritirata le distruggeranno completamente. Con l'avvio della ricostruzione post-bellica, a Genova si tornò subito a parlare dell'aeroporto riprendendo il progetto Albertazzi del 1937 riveduto e corretto. Sempre più impellente era sentita l'esigenza di un sistema aeroportuale integrato col traffico marittimo nel quale il solo scalo ingauno, riaperto nel 1947, non era assolutamente sufficiente. Bisognerà però aspettare fino al 1962 per arrivare all'inaugurazione del *Cristoforo Colombo* di Sestri Ponente. Nel frattempo l'idrovolante avrà il suo



“canto del cigno” fra 1955 e 1957, quando gli Idro Short Solent S-45 della britannica Aquila Airways collegheranno in estate Genova e S. Margherita Ligure con Southampton sulla Manica.

Con la pace riprendono inoltre le attività dei vari Aero Clubs già citati, che continuano a dare un apporto importantissimo allo sviluppo del volo in Liguria e costituiscono un punto di riferimento e di aggregazione per chi opera in campo aeronautico, con grandi protagonisti di cui citiamo per tutti la grande e indimenticabile Carina Negrone.

Tornando alla Piaggio, lunga è la serie dei successi conseguiti grazie a progetti sempre all'avanguardia, frutto della collaborazione coi tecnici e gli ingegneri migliori, da Giovanni Pegna ad Alberto Faraboschi, da Salvatore Mori a Giovanni Casiraghi, solo per citarne alcuni. Tutti i velivoli da essa prodotti hanno effettuato i primi voli dal *Cristoforo Colombo* di Genova e dal *Clemente Panero* di Villanova, ed è proprio con quest'immagine positiva di una Liguria all'avanguardia anche in campo aeronautico che termina questo breve resoconto sulla storia dell'aviazione regionale. L'attività dei nostri aeroporti e le vicende economico-commerciali delle aziende del settore sono cronaca quotidiana: noi abbiamo voluto semplicemente tributare un doveroso omaggio a quanti in Liguria hanno dato in quest'ambito un valido contributo ed hanno creduto nel proprio lavoro, come i Liguri sanno fare, sempre ed ovunque. “*Per aspera ad astra*”.