



La Piaggio disponeva di vari stabilimenti sia in Liguria sia in Toscana: a Marina di Pisa erano assemblati i grandi, per i tempi, idrovolanti “Dornier Do J Wal” (in tedesco: balena) che il Trattato di Parigi del 1919 impediva di approntare in Germania. Grazie a questo contratto la Piaggio costruì una ventina di questi aeromobili di cui più della metà furono impiegati dalla S.A.N.A., voluta dai Piaggio stessi e che nell’aprile del 1926, dopo alcuni voli dimostrativi, iniziò le sue operazioni regolari fra l’idroscalo di Genova e quelli di Roma-Fiumicino, Napoli-Molo Beverello e Palermo-Scalo Santa Lucia. L’iniziativa ebbe successo: il mezzo aereo era visto da tanti con una certa diffidenza ma costituiva un sicuro richiamo per tutti coloro che, potendo ovviamente permetterselo, sentivano quell’esigenza di modernità e velocità espressa in quegli anni anche in campo letterario, musicale e di costume in genere.

Gli anni del “jazz”, dei futuristi, di Francis Scott Fitzgerald, per intenderci, in cui l’aeroplano non era considerato solo un nuovo mezzo di trasporto ma anche un modo di vivere più dinamico e un’occasione temeraria, ma eccitante, di uscire dagli schemi consueti di lunghi interminabili e spesso scomodi viaggi di superficie. Con il passare del tempo l’aereo sconfiggerà anche il transatlantico sulle rotte oceaniche: nel 1926 la nave era ancora padrona dei mari sulle lunghe distanze, ma l’aereo iniziava ad essere visto come un possibile mezzo complementare, un po’ come avviene al giorno d’oggi con i voli che portano i croceristi ai porti d’imbarco delle loro vacanze sul mare. A Genova, poi, era stato da poco inaugurato il Grand Hotel Miramare davanti alla Stazione Marittima, e spesso tanti dei clienti di quest’albergo di lusso erano gli stessi che raggiungevano Genova coi voli della “S.A.N.A.” per imbarcarsi successivamente su uno dei tanti, grandi e lussuosi piroscafi di linea che allora movimentavano il traffico del nostro porto.

Non è un caso quindi che i primi promotori di questi servizi provenissero dal campo armatoriale navale: i Piaggio a Genova ed i Cosulich a Trieste. Nel dettaglio, il servizio offerto dalla compagnia aerea, che aveva la sua sede a Genova in Via Meucci 2 e si appoggiava per i servizi di biglietteria alla grande rete offerta dalla “Navigazione Generale Italiana” anch’essa genovese e presente nel bel palazzo di Piazza De Ferrari poi della Società Italia ed oggi sede di rappresentanza della Regione Liguria, prevedeva la partenza dall’idroscalo del Molo Lucedio alle 8.00 del mattino. I passeggeri partivano con servizio speciale da Piazza Acquaverde tramite “auto private con chauffeur



in uniforme” come recitava un opuscolo dell’epoca. Dopo un volo a vista all’altezza di 250 metri circa, con l’incomparabile vista della Riviera di Levante, all’altezza di Pisa, proprio sopra la Campo dei Miracoli, il grande idrovolante “Dornier” virava lungo la costa tirrenica per atterrare all’idroscalo di Roma-Fiumicino a mezzogiorno. Sosta di un’ora durante la quale ai passeggeri in transito era offerto il pranzo e poi decollo alle 13,00 per Napoli dove si ammarava alle 15,00 per proseguire alla volta di Palermo e il lungo volo si concludeva alle ore 18,00. Sempre la mattina stesso percorso inverso da Palermo verso Genova, coi due idrovolanti che si incrociavano nel Golfo di Napoli o sul litorale laziale.

Il collegamento, molto importante e innovativo per i tempi, permetteva di collegare in poche ore tre scali marittimi strategici e la capitale della Nazione. Il volo all’inizio aveva frequenza tri-settimanale e poi giornaliera escluso la domenica. C’è da rilevare che l’ottima qualità del materiale utilizzato e l’alto livello di manutenzione fecero sì che lo standard di sicurezza restò sempre elevato: di norma vi erano due idrovolanti in servizio e due in hangar pronti per una eventuale sostituzione. Inoltre dobbiamo tenere presente che gli idrovolanti si levavano in volo solo in condizioni atmosferiche ottimali. L’operatività era comunque assicurata ad alti livelli e si attestava su di un valore dell’84 % annuo. Grazie a ciò, per tutti gli anni in cui la “S.A.N.A.” operò, si verificarono solo due incidenti, con conseguente distruzione dei mezzi in ammaraggi un po’ troppo violenti ma senza perdita di vite umane: uno davanti a Capri e l’altro durante una manovra d’emergenza a Malta in un volo diretto a Tripoli. Come abbiamo rilevato, ci si rivolgeva ad un mercato di “élite”: all’inizio del volo alle signore era offerto un mazzo di fiori ed un “cadeau” che poteva essere un foulard o una “pochette”; ai signori una più sobria cravatta o una scatola di sigari. Tutti erano accuratamente pesati prima del

