

decollo perché oltre ai passeggeri si trasportava anche un pò di merce pregiata e soprattutto posta: e non si potevano assolutamente superare i pesi consentiti. Le cabine degli aerei, sebbene abbastanza confortevoli, non erano pressurizzate ma, come dice sempre l'opuscolo illustrativo, erano riscaldate tramite speciali stufe elettriche e a bordo, oltre ad una gabbia per l'eventuale trasporto di cani o gatti, era anche presente una toilette, con sistema di smaltimento a cielo aperto e di cui, per ovvia conseguenza, si raccomandava di astenersene dall'uso in concomitanza del sorvolo di centri abitati...!

Il prezzo del biglietto andava dalle 500 lire per la tratta Genova-Roma, alle 700 per la Genova-Napoli, alle 850 per la Genova-Palermo. In un'epoca in cui si cantava "Se potessi avere...Mille lire al mese", non era poco. E c'era addirittura una differenziazione in due classi: quella base ed una, leggermente più cara, che prevedeva a bordo la stessa sistemazione ma, con una differenza in più di circa 100 lire rispetto alle tariffe appena ricordate, assicurava omaggi più ricchi ed il pranzo a Fiumicino compreso nel biglietto, che invece gli altri dovevano pagarsi a parte o accontentarsi di un servizio più sobrio di bibite e tramezzini.

I servizi aerei della "S.A.N.A." prosperarono per alcuni anni: ad essa si affiancarono altre compagnie quali la "S.I.S.A" già citata, la "TransAdriatica", la "S.A.M.-Società Aerea Mediterranea", la "Aero Espresso Italiana" e altre. In pochi anni le linee si estesero e si ampliarono fino a raggiungere Marsiglia, Barcellona, Gibilterra, Siracusa e Tripoli e, a seconda della destinazione, ad un certo momento furono identificate con appellativi evocativi quali: "Freccia Azzurra", "Freccia Bianca" e "Freccia Rossa" con questi ultimi per una curiosa combinazione adottati di recente da "Trenitalia" per i propri convogli adibiti alle linee ad alta velocità.

Anche la flotta si modernizzò ed ai primi "Dornier" bi-motori, equipaggiati con propulsori "Jupiter-Piaggio" da 600 cavalli e capaci di portare una decina di passeggeri si arrivò ad una seconda serie più capiente e in grado di trasportarne una ventina, i "Super Wal Do R" quadrimotori, per arrivare ai grandi "Dornier Do X" da 60 passeggeri e ben 12 motori con cui nel 1932 si inaugurarono i voli per la Libia.

I passeggeri trasportati variavano fra le 3000 e le 5000 unità annue: cifre che oggi ci fanno sorridere ma che, riportate ai tempi ed alla capacità dei mezzi impiegati, non sono da poco. Nel 1934, però, come avvenuto in campo marittimo nel 1932 con la concentrazione delle più importanti compagnie marittime nella Flotta di Stato e la creazione delle quattro Società "Italia", "Lloyd Triestino", "Adriatica" e "Tirrenia", il Governo volle fare la stessa cosa in campo aeronautico, raggruppando tutte o quasi le società esistenti nel grande consorzio "Ala Littoria", che darà vita ad una grande compagnia di bandiera in grado di rivaleggiare con le varie "Lufthansa" tedesca, "Air France" francese, "Imperial Airways" britannica e nella quale maestranze e mezzi della "S.A.N.A." confluirono e si fusero.

L'idroscalo di Genova divenne quindi non più un capolinea ma uno dei tanti approdi della nuova società e perderà man mano d'importanza in quel processo evolutivo che vedrà l'aereo terrestre soppiantare a poco a poco l'idrovolante e che si concluderà dopo la Seconda Guerra Mondiale con l'abbandono, da parte delle compagnie aeree, del mezzo anfibia, meno maneggevole e dai costi operativi più alti rispetto ai velivoli che utilizzano piste di atterraggio.

In tale prospettiva, a parte la continua attività del nostro Aeroclub ed alcuni tentativi episodici come quello della britannica "Aquila Airways" che fra 1955 e 1957 ebbe in esercizio una linea stagionale a mezzo idrovolante utilizzando i grossi "Short Solent" da più di 50 passeggeri fra Southampton, Genova e Santa Margherita Ligure, bisognerà aspettare il 1960 e l'inaugurazione dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" per rivedere la nostra città inserita in un traffico aereo regolare, all'inizio grazie ai piccoli velivoli "Heron" dell'Itavia e poi dai più grandi aerei dell'Alitalia, erede di quella "Ala Littoria" che in un certo senso, inglobando la "S.A.N.A.", privò la nostra città di una importante compagnia, pioniera del volo commerciale nel nostro paese e che costituisce per Genova e la Liguria uno dei tanti primati che la nostra Regione può giustamente rivendicare. E che, al pari di altri, sembra purtroppo dimenticato.

Nostro dovere e piacere è farne rivivere, con la sua memoria, almeno la testimonianza.

