



P -166 Livrea Aeronautica Militare

gestazione lunga e sofferta. Caratterizzato dalle due gondole motore posizionate in coda come sui più grandi “Cavalle” e “DC-9”, era contraddistinto nei prototipi da un lungo puntale sul muso che conteneva parte della strumentazione elettronica di bordo e lo rendeva inconfondibile.

Più fortunato il successivo “P-180” bi-turbo elica che, fra le altre cose, ha segnato con Rinaldo jr. l’ingresso nella leadership della Piaggio Aeronautica della terza generazione di famiglia. Quest’ultimo velivolo è stato per anni il prodotto di punta dell’azienda: caratterizzato da una linea compatta ed al tempo stesso estremamente aerodinamica, con i motori collocati in posizione arretrata sull’ala e lungo più di 14 metri con una analoga apertura alare. Con una velocità massima di 440 km/h ed un peso a pieno carico di più di 4 tonnellate, può trasportare dai sei agli otto-nove passeggeri su distanze di 950 miglia nautiche, come dire da Genova a Londra e volando ad una quota massima di 12000 metri. I suoi voli di collaudo sono stati effettuati a partire dal 1986 sulle piste dell’aeroporto di Genova e in seguito il velivolo ha avuto un successo pari alle sue prestazioni ed alla sua affidabilità.

Non si deve poi dimenticare la storica collaborazione della Piaggio coi vari Aeroclubs sparsi per l’Italia, “in primis” quelli di Genova e di Pisa nonché l’attività aeronautica svolta da essa presso lo scalo “Clemente Panero” di Villanova d’Albenga, fin dal 1929.

Si può dire che fino agli anni Ottanta del Novecento la Piaggio, al pari delle altre industrie aeronautiche e tecnologiche italiane, è stata un’azienda di punta a livello globale. Grazie alla sua attività e a quella delle altre società e con Alitalia, come grande compagnia di bandiera, il nostro Paese si attestava ai primi posti nel mondo.

Purtroppo nel giro di pochi anni le cose cambieranno e con l’inizio del decennio successivo comincerà per la Piaggio un periodo di crisi dovuto sia a trasformazioni interne all’azienda che ai mutati orizzonti industriali mondiali non solo in campo aeronautico. Tali fattori che si protraggono fino ai nostri giorni fanno parte della cronaca economica di oggi ed esulano quindi dalla ricognizione storica. E’ d’uopo però dire che nel 1998, per iniziativa di una cordata di nuovi imprenditori, la “Rinaldo Piaggio S.p.A.” è ridenominata “Piaggio Aero Industries” oggi “Piaggio Aerospace” e pare risollevarsi con nuovi ordini per il “P-180” nelle sue versioni avanzate. Seguono ambiziosi progetti di sofisticati prototipi militari mentre i vertici dell’azienda cambiano di continuo finché all’inizio del Terzo Millennio arrivano gli sceicchi di Abu Dhabi che nel 2014 arriveranno a detenere il 98% delle azioni aziendali.

Sempre nel 2014 fu inaugurato il nuovo stabilimento presso l’aeroporto di Villanova d’Albenga, scalo peraltro storico e abituale per i collaudatori della Piaggio dove avrebbero dovuto concentrarsi tutte le successive attività del gruppo, dalla progettazione alla realizzazione dei nuovi velivoli.

Nel 2016 nuovo cambio ai vertici dirigenziali e piano di ristrutturazione che avrebbe dovuto prevedere un futuro di forniture militari rivolte alla produzione di droni con ridimensionamento dei dipendenti e conseguente chiusura degli impianti ancora presenti a Genova.

Si parlerà anche di un consorzio cinese interessato e di altri progetti finché nel novembre del 2018 è richiesta dall’azionista di maggioranza l’amministrazione straordinaria che confina la Piaggio in un limbo dal quale non