



Velivolo A – 300, ricognitore e trasporto civile 1920 ca.

rava, si può dire che ad un certo momento un terzo dell'economia cittadina si basava sulle attività portuali, un terzo su altre attività e un terzo era legato all'Ansaldo e al giro di affari e occupazionale che generava. Inoltre, oltre all'attività lavorativa il gruppo prevedeva tutta una serie di istituti per il dopolavoro, lo svago e lo sport dei suoi dipendenti e contribuirà non poco a concretizzare il tessuto sociale di quel ponente cittadino genovese, che non era ancora inglobato nella Grande Genova voluta dal Fascismo nel 1926, che guadagnerà a quella precisa area urbana l'appellativo invidiabile di 'Manchester d'Italia'.

Come abbiamo già osservato, lo sviluppo bellico fu tale che il personale addetto veniva incrementato di anno in anno: la riconversione all'economia di pace costituirà quindi un problema imposto dalle circostanze, sia in campo navale ma soprattutto aeronautico. Al repentino taglio delle commesse da parte del governo italiano corrispose la progressiva riconversione o chiusura degli impianti: al posto delle eliche d'aeroplano si cominciarono a produrre aratri per l'agricoltura e i motori furono adattati per i primi trattori agricoli mentre dei cinque cantieri aeronautici l'unico che mantenne la sua abituale fisionomia fu quello di Torino gestito in origine dai Fratelli Pomilio e ceduto all'Ansaldo durante la guerra. Onde arginare la perdita delle commesse belliche l'Ansaldo punterà sull'innovazione e l'esportazione. In questo ambito vanno inquadrati anche i raids organizzati allo scopo di pubblicizzare nel mondo il prodotto aeronautico italiano:

dall'impresa di Antonio Locatelli che sorvolerà le Ande col suo piccolo 'S.V.A.' al famoso volo Roma-Shanghai-Pechino-Tokio di Ferrarin che abbiamo già ricordato. Questi eventi, prodromi delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo del decennio successivo, verranno seguiti con interesse ed entusiasmo dal mondo intero ma nel 1922, quando tutto il comparto industriale Ansaldo venne ristrutturato, anche l'ultimo stabilimento aeronautico del gruppo passò di mano.

Lo sviluppo dell'aviazione civile era ancora in fieri ed erano ormai maturi i tempi per l'affermazione di altre realtà imprenditoriali quali Caproni, Savoia-Marchetti, Macchi, FIAT stessa e altre che faranno la storia della nostra industria aeronautica dagli anni Venti in poi del Novecento. L'Ansaldo resterà leader nel campo cantieristico navale e proprio dall'ambito navale emergerà e le subentrerà nella realtà produttiva ligure un'altra importante società che contribuirà ugualmente a fare la storia della nostra aviazione sia civile sia militare. E continua a farlo tutt'oggi, seppur con alterne vicende ora floride ora tribolate. Si tratta ovviamente della Piaggio, entrata anch'essa in campo aeronautico fin dal 1915 dapprima timidamente e poi via via affermandosi fino a prendere in consegna il testimone lasciato libero dall'Ansaldo.

Questo è un breve ma doveroso omaggio alla Ansaldo Aeronautica, quando gli aerei iniziavano a volare e a Genova, capolinea dei transatlantici, si costruivano anche aeroplani.