



# Il Quadrifoglio

Rivista dell'Associazione "Emanuele Celesia" Amici della Biblioteca Civica del Finale

Anno III - 2013 - Numero 5

## Le ali del futuro...?

Quasi tutti i finalesi hanno avuto o hanno un parente "piaggista", ma pochi, se non in rare ed eccezionali occasioni, hanno potuto metter piede all'interno dello stabilimento in una normale giornata di lavoro. I cancelli della Piaggio hanno da sempre segnato un confine fisico e mentale tra dentro e fuori: quando ero bambino l'inconfondibile odore di officina che sentivo addosso a mio padre quando tornava dal lavoro rappresentava una sorta di traccia olfattiva delle macchine volanti e dei motori costruiti là dentro, in grado di esercitare in me un fascino da allora sempre crescente.

Qualche mese fa, dopo molti anni, in occasione della ricognizione archivistica stabilita dalla Soprintendenza Archivistica per la Liguria ho potuto "riassaporare" quell'odore attraversando l'officina per andare a consultare vecchie carte e fotografie conservate nell'archivio, ubicato in una "navata" laterale del grande hangar destinato al parziale abbattimento. Questa elegante struttura intrisa di storia, vista dall'interno, dà l'impressione di essere ancora più grande di quanto sembri esternamente: venne costruita a partire dalla fine del 1917 per poter montare su licenza e riparare gli idrovolanti da ricognizione FBA e i bombardieri Caproni. Tale manufatto rappresenta un significativo esempio di archeologia industriale, una tessera della memoria dell'industrializzazione nazionale<sup>1</sup>, ancor prima che finalese,

<sup>1</sup> Si veda Pier Paolo Poggio, Alberto Garlandini (a cura di), *Memoria dell'industrializzazione. Significati e destino del patrimonio storico-industriale in Italia*, Annali della Fondazione «Luigi Micheletti» di Brescia, 3 (1987).

oggetto già da decenni di approfondite riflessioni.

Tra gli odierni rumori d'officina e le immagini del passato che riemergono dall'archivio, la fabbrica mi è apparsa nel suo immutabile fascino: non un'alienante catena di montaggio, ma un laboratorio altamente specializzato dove maestranze qualificate svolgono un lavoro certosino, tra macchinari computerizzati di ultima generazione e vecchi banchi di legno ancora utilizzati. Una dimensione in cui la tecnologia più avanzata necessita ancora dell'indispensabile mano esperta di operai-artigiani.

Sulle nostalgiche ali della memoria si fa poca strada, si dirà: la Piaggio deve trasferirsi a Villanova d'Albenga e le aree finalesi saranno ricon-

vertite in gran parte ad uso abitativo. Questa è la certezza, mentre molto più incerta è la possibilità di ottenere spazi e strutture pubbliche realmente funzionali ed utili alla collettività: rimanere inchiodati, in volo radente, all'ineluttabilità di una tale scelta urbanistica significa condannare il territorio, sia in termini paesaggistici che socio-economici, a irreversibili e nefaste trasformazioni.

Per questo occorre affrontare un rischio, in modo propositivo: quello di volare un po' più in alto delle melmose contingenze palazzinare alla ricerca di un orizzonte maggiormente virtuoso. In particolare, nell'ambito di un'operazione immobiliare tanto complessa e articolata, l'hangar deve essere salvato tutto intero, senza mutilazioni, sottratto a

speculative destinazioni alberghiere e residenziali per essere restituito alla comunità finalese come contenitore di una nuova idea di sviluppo economico sostenibile. Un luogo da intendere fisicamente come un *patrimonio*, un agente-promotore di cultura di alta qualità con ambizioni che possano spaziare ben oltre la dimensione locale<sup>2</sup>.

Pare che sarà bandito dall'Amministrazione un concorso di idee per l'hangar: alcune, già apparse fra le pagine de «Il Quadrifoglio» ed emerse nel corso del dibattito pubblico alimentato in città, stan-

<sup>2</sup> Sul concetto dell'archeologia industriale come patrimonio culturale si veda il recente studio di Jean-François Belhoste, Paul Smith (fotografie di Pierre-Olivier Deschamps), *Architectures et paysages industriels: L'invention d'un patrimoine*, Editions de la Martinière, Paris, 2012.



Una delle ultime versioni del progetto di trasformazione delle aree Piaggio presentato dalla Società Finalmare S.p.a. nell'ottobre 2012 (disponibile in rete all'indirizzo [www.comunefinaleligure.it/urbancenter](http://www.comunefinaleligure.it/urbancenter))

no perfettamente *dentro* il progetto dell'*Officina della cultura*, che ad esempio potrebbe ospitare – nel caso non sia prevista la costruzione di adeguati locali alternativi – la sede della nuova biblioteca civica e dell'archivio comunale, importanti presidi di cultura e memoria ormai compressi in spazi asfittici e strutturalmente inadeguati.

Ma non solo: immaginare un polo museale/centro di documentazione sulla storia dell'industria aeronautica, dotato di contenuti multimediali oltre che espositivi, mi pare una prospettiva per nulla – è proprio il caso di dire – campata per aria. Il nucleo centrale, ben più che simbolico, potrebbe essere la storica galleria del vento progettata e realizzata tra il 1928 e il 1933, una delle prime in Italia, dove venivano effettuate le prove aerodinamiche dei numerosi modelli lignei in scala ancora conservati nello stabilimento. A tale riguardo non mancano in Italia esempi che dimostrano come un simile investimento potrebbe attivare un virtuoso circuito di attrazione culturale e turistica, con positive ricadute dal punto di vista economico: oltre ad un'affermata realtà istituzionale come il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle ([www.aeronautica.difesa.it/museovdv](http://www.aeronautica.difesa.it/museovdv)), basti pensare all'esperienza del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento ([www.museocaproni.it](http://www.museocaproni.it)), entrato a far parte del sistema museale trentino e diventato una fucina di proposte didattiche affermate sul territorio e non solo, un volano per il turismo scolastico, delle famiglie e dei numerosi cultori di storia e tecnologia aeronautica. Attività che caratterizzano anche il Parco e Museo del Volo "Volandia" sorto nell'area delle ex officine aeronautiche Caproni di Somma Lombardo ([www.volandia.it](http://www.volandia.it)).

I complessi intrecci legati alla riconversione delle aeree Piaggio, innanzitutto la necessità di salvaguardare l'occupazione, non possono portare in secondo piano la *questione della scelta*, la dimensione politica dell'intera vicenda. Una *dimensione variabile* a seconda della lungimiranza, della strategia culturale che ogni Amministrazione dovrebbe portare

in dote alla comunità, soprattutto in un territorio paesaggisticamente e culturalmente ricco come quello finalese. In questo senso, la salvaguardia dell'hangar e la sua destinazione pubblica dovrebbe rappresentare un'istanza non negoziabile, espressione di una precisa linea politica, come quella dimostrata all'inizio del Novecento dagli Amministratori dell'allora Comune di Finalmarina: questi si erano resi conto della necessità di dare un segnale forte per cercare di uscire dalla depressione economica che soffocava la comunità locale, da qui l'idea di lanciare un bando pubblico per attirare imprese che potessero garantire adeguati livelli occupazionali e arginare così l'emorragia migratoria in corso, assicurando in cambio agevolazioni fiscali, contributi e la cessione di una significativa porzione di territorio.

Carteggi, deliberazioni, transazioni immobiliari, pratiche di esproprio, prospetti e disegni si sono sedimentati tra le carte dell'archivio comunale ed attestano la frenetica attività amministrativa che il Comune di Finalmarina mise in atto, non senza difficoltà, per riuscire ad impiantare un'azienda produttiva. In questa complessa vicenda c'è un aspetto sul quale è opportuno soffermarsi: lo stabilimento non sarebbe dovuto sorgere nelle attuali aeree, al di là del ponte sul torrente Pora verso ponente, ma nelle aree retrostanti la stazione ferroviaria. Una collocazione che avrebbe agevolato la movimentazione dei materiali attraverso la ferrovia e la produzione dei carri nelle officine finallesi: lo provano i progetti conservati in archivio, in cui sono razionalmente disposti i capannoni ed i reparti. Ma tutto rimase, appunto, sulla carta a causa delle resistenze dei proprietari delle aree, tra cui un'istituzione religiosa.

Tra qualche tempo tali carte, oltre ai documenti ed alle fotografie dell'archivio Piaggio, rischiano di restare le uniche tracce fisiche in grado di testimoniare la presenza della fabbrica Piaggio a Finale Ligure: veri e propri *documenti-monumenti*, peraltro ai più completamente sconosciuti. Il cemento minaccia di seppellire definitivamente la memoria di un'intera comunità, cancellandola dal patri-

monio identitario delle nuove generazioni: a scomparire non sarà un ricordo nostalgico legato ai capannoni industriali, ma un patrimonio sociale fatto di innumerevoli storie di vita. In breve, il rischio concreto è perdere definitivamente le tracce di un secolare percorso comunitario.

Oggi le scelte amministrative di oltre cent'anni fa possono sembrare per alcuni aspetti criticabili, soprattutto per la cessione dei terreni, ma anche espressione di una proficua sinergia tra pubblico e privato in grado di far sorgere un complesso industriale che avrebbe mutato il destino e la storia del finalese. Il privilegio dello sguardo storico a posteriori consente tuttavia di affermare che gli amministratori fecero un errore strategico a non scegliere l'insediamento di un'industria automobilistica destinata a diventare tra le più prestigiose del mondo: «Dubitare dell'importanza dell'automobilismo – si legge in una lunga missiva arrivata al sindaco di Finalmarina il primo maggio 1901 – sarebbe dubitare della luce del sole, e basta averne seguita, sia pur di lontano, la storia, nell'ultimo quinquennio, per convincersi che l'automobile è la vettura dell'avvenire». La lettera proveniva dall'avvocato genovese Giancarlo Bonfiglio per conto dell'ingegner David Federmann, rappresentate per l'Italia della Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstatt (Stoccarda), che riportava lucide considerazioni sulle potenzialità del mercato automobilistico, relative anche all'imminente necessità

di meccanizzare l'esercito. Nell'archivio comunale sono ancora custodite le fotografie delle autovetture e degli autocarri che avrebbero potuto essere assemblati a Finalmarina dalla casa automobilistica tedesca.

Fu fatta una scelta diversa – si potrebbe dire conservativa – a favore della cordata di imprenditori del settore ferroviario<sup>3</sup>: tale produzione incontrò tuttavia svariate difficoltà e solo con la Grande Guerra, la necessità di costruire mezzi innovativi e tecnologici come gli aeroplani, risollevò le sorti del complesso industriale finalese.

Tra conservazione e modernità, a distanza di oltre un secolo la questione della scelta, a dire il vero ormai obbligata, si manifesta nuovamente in tutta la sua urgenza, presentando una purtroppo inevitabile soluzione *immobiliare* che rimanda ad un modello di sviluppo degli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento. Modello che è auspicabile non finisca per oscurare e togliere totalmente spazio ad opzioni di prospettiva, che guardino al futuro: nel mondo contemporaneo post-industriale l'investimento sul territorio socialmente più redditizio può ancora essere considerato la creazione di una fabbrica. *La fabbrica della cultura*.

Fabio Caffarena

Docente di Storia contemporanea

<sup>3</sup> Per approfondimenti sui primi anni di vita della fabbrica finalese si veda Angelo Tortarolo, 1900-1917. *La Piaggio a Finale*. Quaderno dell'Associazione Emanuele Celesia 1 (2011) e, in generale, Vittorio Rizzato, *I.A.M. Rinaldo Piaggio. Stabilimento di Finale Ligure dal 1884 a oggi*, Finale Ligure, 1992.



Un Dornier Wal assemblato dalla Piaggio, in partenza (primi anni Trenta)

# “Voliamo Alto”

## La Piaggio a Finale: il patrimonio storico, culturale, sociale, umano Manifestazione celebrativa del 10 Marzo 2013

A seguito dell'imminente trasferimento di Piaggio Aero Industries dal sito di Finale, il comitato organizzativo, formato dallo Zonta Club, dall'Associazione Emanuele Celesia e da tanti altri volontari, ha deciso di celebrarne il patrimonio storico, tecnologico, culturale, sociale, umano, sottolineandone l'inestimabile forza innovativa ed occupazionale. Un gesto di gratitudine verso un'azienda che da più di cento anni opera sul territorio, per evidenziarne l'importanza per i cittadini e le istituzioni, per non disperderne la memoria storica.

L'evento pubblico metterà inoltre l'accento sull'importanza del lavoro nelle sue declinazioni e sulle realizzazioni aeronautiche percorrendo la storia della fabbrica e di Finale attraverso documenti storici, il racconto dell'ingegno di molte persone che hanno lavorato con entusiasmo per innovare e guardare oltre.

Quella che vi presenteremo durante la manifestazione è una storia centenaria, emozionante ed avvincente, sconosciuta a molti.

Il 27 Luglio 1907 Maria spediva la cartolina del lungomare assolato (vedi foto a lato) al Conte Tenente del 10° Bersaglieri scrivendo “Tanti baci. Aspetto lettere”. Chissà se era una “bagnante” come si chiamano i turisti da noi nei mesi estivi o una finalese, chissà se sapeva di quelle Officine di Finalmarina che da cinque giorni avevano iniziato a fabbricare materiale rotabile per ferrovie. Negli anni, quell'insediamento industriale passò alla progettazione e realizzazione di velivoli e motori per velivoli e la storia dei trasporti ne segnò profondamente la vita fino ai nostri giorni.

Il rapporto della fabbrica con la città è sempre stato in contrapposizione con l'altra anima, quella del turismo. I due settori economici hanno vissuto vite parallele, sempre separate. Non si sono mai dati fastidio l'un l'altro, ma avrebbero potuto creare collaborazioni proficue. Ora, con il trasferimento a Villanova si apre un nuovo capitolo della storia dell'azienda e di Finale e con esso scenari inquietanti.

L'importante patrimonio da salvaguardare può essere così sintetizzato:

- Storico, documentato dall'archivio, modellini e galleria del vento;

- Strutturale, architettura industriale dei primi decenni del '900, hangar;

- Tecnologico ed Aziendale, know-how dei dipendenti, alto valore dei prodotti realizzati;

- Sociale ed affettivo, sentimento collettivo e testimonianze degli anziani.

Non bisogna lasciarsi sfuggire l'occasione del trasferimento a Villanova per trattenere a Finale in modo strutturato ed in chiave

moderna un insieme di questi elementi per la fruizione del pubblico.

L'Aeronautica, eccellenza della nostra città, può essere il fulcro d'ispirazione per la realizzazione, nelle aree liberate, di un parco culturale didattico, occasione di sviluppo ed occupazione. La galleria del vento potrebbe continuare a vivere, con i suoi insegnamenti di aerodinamica.

Non possiamo permettere la creazione di un vuoto «culturale» a causa della partenza di un'azienda ad altissimo contenuto tecnologico.

Occorre far tesoro dell'importante messaggio lasciato dall'Amministrazione comunale all'alba del XX secolo che con lungimiranza si fece carico di una grave situazione e s'impegno' per la rinascita del paese promuovendo il risveglio economico attraverso un'apertura verso investimenti produttivi.

La partenza di questo tipo di azienda e la disponibilità di una parte del territorio può suggerirne anche un utilizzo “tecnologico”, per start-up e giovani che hanno bisogno di strutture

flessibili e di semplice utilizzo per lo sviluppo delle loro idee imprenditoriali. Come esempio si può citare H-FARM, un'officina delle idee dove le migliori vengono selezionate, sviluppate fino al raggiungimento di una loro autonomia altrove. Un pensiero portante di H-FARM è: “I sogni hanno bisogno di spazio e crescono sempre vicino ad un posto magico”.

Da un punto di vista più ampio, al di là del trasferimento della Piaggio a Villanova, un'altra considerazione deriva dalla constatazione che questa azienda si trova isolata territorialmente da altre aziende con le quali potrebbe creare sinergie. Penso, per esempio, alla creazione di un distretto, anche piccolo, in provincia di Savona con aziende in grado di creare un indotto interessante.

Il distretto tecnologico aerospaziale pugliese è un esempio, in grande, di questo tipo approccio di business.

Da cittadina finalese, e con me penso molti altri cittadini, chiedo con forza all'Amministrazione comunale di sottrarsi a lo-



Finalmarina: Il Viale delle Palme in una cartolina datata 1907

giche puramente utilitaristiche di sfruttamento del territorio e di dar prova d'orgoglio nel segno della continuità.

Continuità rivolta alle future generazioni di Finalesi che magari tra cento anni organizzeranno una nuova manifestazione per celebrare il patrimonio storico, culturale, sociale, umano creato nelle aree che si stanno liberando.

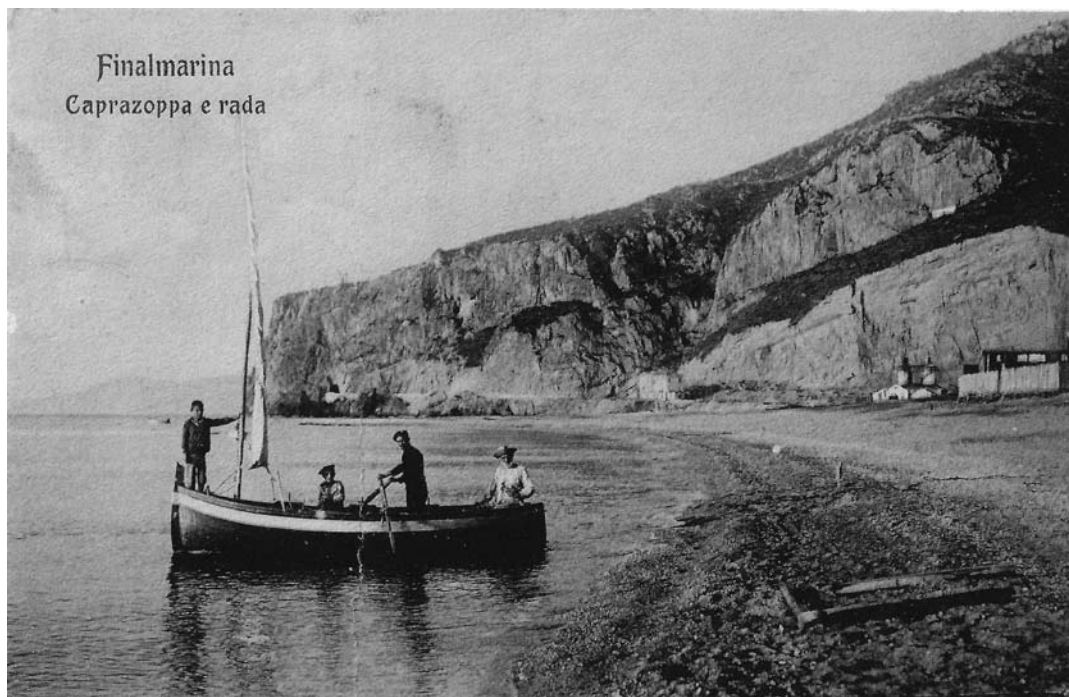
Non possiamo permettere alle ruspe di abbattere definitivamente cento anni di storia aeronautica.

Le Istituzioni devono farsi promotrici di iniziative imprenditoriali sul territorio, beneficiando dei fondi sociali europei messi a disposizione.

Le idee ci sono, gli esempi concreti delle loro realizzazioni anche.

Uno sviluppo armonioso e sostenibile delle aree Piaggio potrebbe essere un'occasione di riscatto per tutti, esempio di come parole quali utopia, prospettiva possono trovare concretezza e riuscire ad unire turismo e cultura, estate e inverno, progettualità ed imprenditoria. Anziché sentir parlare solo di metri cubi, cemento, seconde case, vorrei anche sentir parlare di valori di riferimento, di lavoro, produzione, sviluppo.

Ma bisogna voler volare alto. Ringrazio di cuore tutti i vo-



Sopra: Finalmarina: Caprazoppa e rada. Prima della Piaggio

lontani che con passione hanno reso possibile l'organizzazione dell'evento, Piaggio Aero Industries per il supporto ed il materiale messo a disposizione, l'Amministrazione Comunale, Assessorato alla Cultura e Turismo, Regione Liguria, Provincia di Savona.

Un augurio speciale all'azienda, ai suoi dipendenti per un futuro roseo, innovativo, contrassegnato da dinamismo imprenditoriale e da quell'amore indispensabile per far andare avanti ogni industria.

Antonella Puccio

SPONSOR 1

# VOLIAMO ALTO

La Piaggio a Finale: patrimonio storico, tecnologico, sociale, umano

**Finale Ligure**  
**10 Marzo ore 16:00**  
 Auditorium Santa Caterina - Finalborgo

**PROGRAMMA:**

- Le ali del futuro...?
- La realizzazione di un sogno
- Una lunga storia d'innovazione
- Nel blu dipinto di rosa
- Il magico team
- Una collettività nella collettività: la fabbrica nella città, uomini e donne che hanno fatto la storia

Fotografie e filmati storici

*In seguito al trasferimento di Piaggio Aero Industries dal sito di Finale Ligure, si intende manifestare la gratitudine della Città per questa Azienda, celebrandone l'inesimabile forza innovativa e occupazionale con l'auspicio che non venga dispersa la memoria storica delle realizzazioni sociali e tecnologiche di oltre cento anni di storia savonese e ligure, ma anche italiana ed internazionale.*

**La cittadinanza è invitata**

Organizzato da:

Solliti:

- Angelo Berlangieri Ass. Turismo, Cultura e Sportello Regione Liguria
- Santiago Vacca Ass. Trasporti Provincia di Savona
- Flavio Richi Vivaldi Proqui Sindaco di Finale Ligure
- Nicola Vassallo Ass. Cultura e Turismo di Finale Ligure
- Mariella Geremia Pres. Zonta Club Finale Ligure
- Giuseppe Testa Pres. Ass. Emanuele Onofri

Presentazione:

- Antonella Puccio
- Luca Battaglini

Relatori:

- Fabio Ciffarena
- Angelo Tortorolo
- Paolo Chiarone
- Massimo Miao
- Interventi: Piaggio Aero Industries S.p.A.
- Paola Bietto
- Bruno Cerro

Lectures:

- Giulia Auligne
- Guglielmo Bonaccorti

Direzione artistica:

- Luca Zanelli

Lui e Audio:

- Anselmo Damasceno

Per info: [organizzatori@voliamodalto.it](mailto:organizzatori@voliamodalto.it)  
 Tel. 010.552791

Locandina della manifestazione del 10 marzo 2013

# Oltre il Confine di una terra di confine

## Analisi storica del territorio occupato dall'azienda

Sono anni che si discute del presente e del futuro dell'area occupata oggi dagli stabilimenti produttivi della Piaggio Aero Industries. Questa lembo di territorio, destinata ad ospitare un insediamento urbano di notevoli cubature, ha avuto una storia particolare rispetto al resto della fascia costiera del moderno comune di Finale Ligure, e del Finalese in genere. Essendo questo sito allo sbocco della valle del Melogno, la zona risulta esposta a tutti i venti, specie quelli freddi del nord, con la sola esclusione del vento di ponente. In tutta l'area, solo la parte che si affaccia sul mare ha una esposizione solare accettabile, ma per la gran parte della giornata (in inverno, col sole basso, ancor di più), la zona non gode dell'irradiazione solare. Questa copertura è causata al promontorio erto e roccioso della Caprazoppa, che la sovrasta. In passato è sempre stata perciò considerata una area *infelice*, cioè non adatta ad ospitare insediamenti umani, né luogo deputato ad altre attività, sino al 1839 anno in cui fu aperto il traforo di Caprazoppa e fu attraversata dalla strada *Litoranea*.

Le prime piccole comunità che hanno abitato il finalese non hanno quindi avuto interesse ad "antropizzare" la zona, ma preferirono insediarsi in altri territori, che possedevano migliori requisiti di vivibilità. Gli antichi erano più accorti di noi nella scelta dei luoghi edificabili e dei luoghi dove fosse proficuo vivere. Si costruiva sulle vie di comunicazione, vicino a facili e sicuri approdi, in luoghi esposti al sole, coperti a nord, lontano da zone esondabili o da terreni improduttivi, in luoghi arroccati per motivi militari, ecc.

### Il torrente Pora, il confine municipale Romano

Nel periodo romano iniziò la regimentazione dei corsi d'acqua dando la possibilità di abitare e coltivare i pur fertili fondovalle, cercando di evitare le frequenti

esondazioni con, spesso, bonifiche di zone paludose e malsane. In quel periodo il Finalese era aspro, impervio e poco abitato. Fu per questo che i Romani scelsero proprio il torrente Pora come confine tra i municipi di Alba Ingauna (Albenga) e Vada Sabazia (Vado Ligure). Si trattava di un confine "diretto", senza che fosse necessaria quella zona di rispetto "neutra", chiamata *ager arcifinius* che i romani istituivano quando le condizioni lo richiedevano. L'assenza di questo cusci-



netto di terreno statale fece sì che non potesse essere, come prassi, incamerato nei regi demani dei successivi padroni bizantini e longobardi. La continuità territoriale impedì l'inserimento di elementi nuovi nella zona, come ad esempio gli insediamenti monastici che necessitavano, oltre che della volontà politica di chi li voleva istituire, anche di un territorio. Le donazioni monastiche nel finalese poterono essere effettuate, in altre zone, dall'età feudale in avanti, quando fu possibile modificare questo stato di fatto. Lo status di terra di *confine* deciso per il Finalese fece sì che il territorio, dove si insediarono le industrie meccaniche, fu scelto *...sul confine dell'altro territorio*: l'ultima eredità dei romani fu lo stesso toponimo "Finale" inteso come sviluppo dell'espressione *ad fines*. Nel tempo l'espressione *"...ab acqua Leronis usque ad aquam Finarii..."*, legò al Borgo appena costruito la definizione *"Burgum aquam Finarii"*, che

da quel momento si trasformò in *"Borgo del Finaro"* e così via fino ad oggi (tralasciamo numerose altre modificazioni), evolutosi nel moderno Finale Ligure, e contrassegnando un vasto territorio (il Finalese). La zona della foce del torrente, a ridosso della Caprazoppa, era comunque priva di strade e di fatto non frequentata, in quanto non vi erano ragioni né per abitarvi né per transitarvi, essendo il sito un "vicolo cieco". Le strade antiche non attraversavano mai i corsi d'acqua alla

foce, ma penetravano in un punto stretto delle valli dove un ponte, anche piccolo, bastava a scavalcare il corso d'acqua, per essere costruttivamente facile da realizzare e poco esposto all'azione meccanica erosiva delle piene. La viabilità romana e preromana Finalese è ipotizzabile fosse localizzata nei pressi del Borgo, o addirittura più all'interno. In passato il torrente non era regimato, dava spesso problemi di esondabilità. Il toponimo "Isola", dato alla zona della foce, significa infatti "terra tra due acque". Solo nel XVII secolo fu fatto un imponente lavoro di controllo delle esondazioni, tramite l'erezione di muraglie, ma il problema non fu mai risolto del tutto, e si ripropose periodicamente fino ai giorni nostri.

### Il confine della giurisdizione Ecclesiastica

Il crollo dell'Impero fece sì che il primitivo confine amministrativo

romano diventò poi ecclesiastico. Sulla fine del XII secolo, costruito il Borgo, incominciarono a svilupparsi gli abitati di fondovalle, con la conseguenza della modifica dell'assetto insediativo di questa zona di confine, tra le diocesi di Savona ed Albenga. Incominciò ad assumere importanza il fatto che una parte dei nuovi insediamenti venissero a trovarsi, seppure per pochi metri, a ponente del confine religioso, per cui si cercò di estendere i confini parrocchiali e diocesani al di là del torrente, cosa non gradita alla diocesi di Albenga. Le sedi parrocchiali di Verezzi, Gorra e Magliolo erano raggiungibili con difficoltà da questi nuovi insediamenti che pur rientravano nei loro confini, ed i fedeli residenti sull'altra sponda del torrente, appartenenti agli agglomerati di Marina, Borgo, Calice e Rialto dovevano percorrere tragitti di 2 o 3 chilometri per assistere ai riti. Iniziò così una lunga disputa, che solo nel 1636 fu risolta dall'arbitrato di Mons. Carlo Antonio Ripa, vescovo di Mondovì che, con salomonico verdetto, mantenne i confini invariati salvo affidare le anime delle poche case vicine al confine a ponente del Pora, alla cura della diocesi savonese, insieme con il resto della comunità insediata sull'altra sponda.

L'Arbitro stabilì che *"il territorio al di là del fiume, verso ponente, sia della diocesi di Albenga, e le case del luogo di Erze (Eze), con Abre (Erze sembrerebbe essere il quartiere di Eze, cioè la parte di abitato di Calice oltre il Pora. Per quanto riguarda Abre, questo nome sembra identificarsi con le case sparse della parrocchia di Rialto, in quanto dopo Marina, Borgo e Calice è l'ultima comunità coinvolta nella questione) presso il Borgo e la Marina siano della diocesi di Savona, con alcune limitazioni, come nella medesima sentenza"*. Le estenuanti liti tra il vescovo di Savona e Albenga per la proprietà della piccola chiesa di San Bernardo di Eze sono ben raccolte e docu-

mentate da Gianluigi Caneto, in una pubblicazione ciclostilata in proprio per uso dei parrochiani di Calice e reperibile nella stessa parrocchia.

Pur se al momento non se ne hanno tracce documentarie è probabile, che in periodi successivi, sia stato fissato un nuovo assetto dei confini delle due diocesi. Tuttavia padre Salvi, citando vari documenti, ne riporta uno dell'arciprete Giobatta Davico del 22 agosto 1810, dove questi annotava che il confine tra le parrocchie di Marina e di Borgio e Verezzi era ormai il *rio Fine* (Si tratta del rio che si getta in mare subito a ponente dell'attuale cimitero della Marina.), cioè l'odierno confine civile tra i due comuni.

### Dal Medioevo in avanti

Il promontorio di Caprazoppa diventò in età medievale confine civile per la Marca Aleramica. Questo sottrasse la prerogativa di limite territoriale al Pora, per ovvi motivi militari. Un confine posto a fondovalle era facilmente superabile in un attacco dall'alto e non permetteva la visibilità ed il controllo sul territorio Pietrese. Divenne, successivamente, il confine di Stato con la Repubblica di Genova. La zona, dall'anno Mille in avanti, fu costantemente vigilata militarmente, munita di trincee antisbarco e di torre anti pirateria marittima. Era da tenere sotto controllo allora sia un eventuale attacco terrestre che soprattutto uno sbarco navale. Mentre da terra poteva arrivare un esercito, a piedi e senza cavalleria e artiglieria, le spiagge

finalesi davano la possibilità di scaricare cannoni e cavalli, rendendo più problematica la difesa dei siti fortificati.

### L'ipotesi del porto

In passato più volte si era pensato di ospitare un porto nell'insegnatura, più pronunciata di oggi a causa dell'accumulo di detriti trascinati a valle dal torrente. Furono gli Spagnoli i primi che ipotizzarono seriamente un scalo marittimo a ridosso del promontorio, più accentuato di oggi e riparato ai venti. Anche nel secolo scorso il progetto fu riproposto, ma la scelta cadde sulla "Marilyn", sotto capo San Donato.

### Territorio a rischio

Gran parte del territorio occupato oggi dalla Piaggio, non legato a vincoli demaniali, era di proprietà di privati e soprattutto dei RR. PP. Domenicani del Borgo. Dopo le numerose e periodiche esondazioni, che sconvolgevano le colture, cancellavano i confini e depositavano nei fertili orti tonnellate di detriti pietrosi, si decise di difendere i terreni agricoli erigendo sugli argini del Pora alte muraglie. Alcune di queste sono ancora visibili, altre si intravedono nel greto in secca. Per ciò che riguarda il lato opposto del torrente ciò è testimoniato dalla lapide commemorativa posta in origine nei terreni della mensa parrocchiale, ed oggi murata nella parete di un palazzo di via Dante, nei pressi del bar Casanova.

### La peste

La zona a ridosso del promontorio era detta "Fontanelle", per via delle sorgenti d'acqua, che sgorgavano grazie al fenomeno del carsismo. Era il luogo prescelto per acquartere i soldati spagnoli prima dell'imbarco, o appena sbarcati, quando sussistevano pericoli di contagio. Fu il luogo ideale per localizzare il lazaretto della Marina nella pestilenza del 1630/32. La zona era praticamente isolata, dotata dell'indispensabile acqua e il torrente faceva defluire in mare i reflui della baraccopoli, senza che questi venissero a contatto con i non contagiati. Era inoltre vigilabile comodamente, essendo chiusa tra mare, rocce e fiume: risultava facile controllare le evasioni degli infetti o evitare il contatto con i sani. Come si vede in raffigurazioni d'epoca, anche gli Spagnoli presidiarono militarmente la zona, con piccole trincee e fortificazioni.

### La zona viene finalmente "aperta al transito"

Solo nel 1839 fu aperto il traforo e divenne possibile collegare la litoranea con Pietra evitando il progetto del Comune di Finalborgo che, demolendo i due ponti medievali e costruendo la "Nuova via del Cavo rettificata" (quella dove fu costruita la chiesa della "Regina Pacis"), voleva che transitasse dal Borgo e scavalasse la Caprazoppa a quota più elevata e senza tunnel. Con le opere approntate dal Regno d'Italia cambiò radicalmente il flusso degli spostamenti. Finalmente, nel Finalese venne creata la parallela al mare, denominata in un primo tempo "litoranea", o via della Cornice ed infine, nel XX secolo, via Aurelia. La nuova strada, che nulla ha a che vedere con l'antica consolare romana, supera mediante un traforo, le falesie di Capo Noli e Caprazoppa, dapprima sempre aggirate. Questa grande carrabile e carrozzabile, eseguita a tratti senza un progetto unico, comportò una serie di lavori minori per collegare nel miglior modo possibile i vari tronconi tra loro. Tra i molti interventi, quello eseguito nel 1839

servì a rettificare la strada in "attiguità del ponte sul Porra" (travolto nell'alluvione del '900, poi rifatto in ferro e successivamente in laterizio, che è quello che utilizziamo oggi sulla via Aurelia), costruito più di venti anni prima. Questo ponte infatti, non era progettato per raggiungere il traforo, ma la strada a zig-zag tracciata nel 1795 per motivi militari, che dai pressi del posteggio Piaggio si inerpicava sulla sommità del Capo. L'apertura di questa strada, abilitata ad essere "corriera", cioè degna del traffico postale, fece sì che alcuni stabili (ancor oggi esistenti) fossero eretti in quegli anni vicino al suo tracciato, in zona leggermente elevata. Da quel momento la zona divenne zona di transito, cosa che si accentuò nel 1872 con il tracciato della ferrovia. L'apertura al transito favorì lo sfruttamento commerciale delle Arene Candide, e la possibilità di movimentare materiale da cava: due aree divennero sede di estrazione, al di qua ed al di là del promontorio.

### Le cave

Il sito, una volta iniziate le "coltivazioni" delle cave, diventò un insediamento produttivo, ma non ambito per altri scopi che non l'estrazione di materiali. Il prelievo della sabbia delle Arene Candide, o della roccia calcarea per usi industriali o edilizi, era la sola motivazione per cui si accedeva alla zona, che ha visto l'unico insediamento umano come struttura abitativa nella casa della famiglia De Negri (vedi foto a p. 8), concessionaria di una cava estrattiva. Lo sviluppo urbanistico finalese a ponente si era concluso nel secolo precedente con la zona antistante la stazione ferroviaria, fino a che con le industrie di Finalmarina, poi Piaggio, una serie di capannoni industriali, compreso il monumentale Hangar, vennero edificati in questo territorio.

Le cave De Negri e Ghigliazza hanno pesantemente alterato la morfologia del promontorio. L'ultima modifica del tracciato della moderna Aurelia con la sua massicciata e le scogliere di protezione, più avvicinato alla linea di costa allo scopo di rettificare



Lapide commemorativa del 1617, ora in Via Dante a Finalmarina



il percorso, ha ridotto ulteriormente la profondità dell'insenuatura (e la sua bellezza), nel sito dove più volte si era ipotizzata la costruzione del porto. Ciò è avvenuto anche con la complicità del torrente, che, trascinando a valle sedimenti di ogni tipo, ha provocato l'innalzamento del letto e l'arretramento della linea di costa.

Tracce del primitivo tracciato della litoranea si notano alle spalle della stazione di servizio della Caprazoppa, in prossimità della parete di roccia. Questa è stata scavata in basso, come a Capo Noli, per poter allargare il più possibile la carreggiata del vecchio tracciato. Al termine di un muraglione di cemento armato,

rifasciato in pietre, ormai sommerso da detriti, si intravede l'ingresso del vecchio tunnel, circa 2 metri più in basso dell'attuale sede stradale.

La modifica ha reso necessario l'abbattimento della casa della famiglia De Negri, che già da qualche decennio aveva interrotto l'attività estrattiva, diventata da allora monopolio della ditta Ghigliazza. Questa ulteriore rettificazione del percorso, operata poche decine di anni or sono (i lavori sono stati eseguiti nel 1969), ha sancito l'abbandono della vecchia galleria, stretta e relativamente bassa (per essere adeguata ai moderni autocarri una galleria deve superare i 4 metri di altezza), che chi proviene da Pietra

può notare a sinistra, più in basso di alcuni metri rispetto al nuovo tracciato, parallela all'odierno traforo. Ci sono voluti solo 55 giorni di lavoro per l'apertura del traforo, contro i parecchi mesi occorsi più di un secolo fa. Sono state anche questa volta le cariche esplosive, a volate controllate, a fare il grosso del lavoro; queste tecniche, sperimentate tra i primi dall'ing. Beretta nel 1666 proprio a Finale, si sono oramai evolute e perfezionate. Furono notevoli i disagi per la viabilità durante questi lavori. Il traffico leggero veniva smistato a Verezzi per Gorra, quello pesante era costretto addirittura al giro Albenga-Ceva-Savona e viceversa, non essendo ancora disponibile

per i mezzi pesanti il raccordo Aurelia-Finalborgo. In tempi più recenti il traffico pesante poteva accorciare questo lungo percorso con il transito da Pietra-Tovo-Cà del Moro-Finale, essendo stata predisposta la strada che dalle "trincee" presso San Pantaleo scendeva verso Tovo e Pietra. Questo by-pass era necessario ogni qualvolta suonava in cava Ghigliazza l'allarme frane. Nei primi anni '60 le pareti della cava prospicienti alla strada erano monitorate, ed esisteva una centralina di registrazione dove oggi si trova lo svincolo davanti all'entrata Piaggio. In caso di presunto pericolo suonava automaticamente l'allarme, con susseguente blocco dell'Aurelia e deviazione del traffico nei percorsi citati. La zona delle Fontanelle fu sede anche di una fornace di Calce.

### Con l'uso industriale arriva la concreta appartenenza

Mentre si sbrigliavano le pratiche amministrative per l'apertura dello stabilimento si tentò di acquistare i terreni del Beneficio Parrocchiale, alla destra del torrente in prossimità dei binari. La trattativa con l'Arciprete di Marina non si concluse e si acquistarono da privati i siti alla sinistra, dove sorsero i primi capannoni. La zona dell'Isola era allora ad uso agricolo. Dopo un iter lungo e travagliato, la zona venne destinata ad uso industriale. A mio avviso è in questo contesto che questo territorio venne finalmente ad "appartenere" alla comunità finalese: centinaia di persone da allora, e per un secolo, vi si sono recate tutti i giorni, e con il salario ottenuto è stato possibile, soprattutto per la comunità Finalese, crescere e prosperare, evitando in larga parte il problema dell'emigrazione, spettro che si è riproposto ciclicamente in Italia dal XIX secolo ad oggi.

Con l'evoluzione in industria aeronautica la fabbrica diventò strategica, cioè di interesse militare. Le numerose incursioni aeree della seconda guerra mondiale sono da attribuire alla volontà degli alleati di mettere fuori uso questa industria. Niente altro a Finale poteva giustificare l'interesse dei numerosi raid aerei.



Carta del 1831. Particolare della viabilità sul promontorio della Caprazoppa



Una gara ciclistica a inizio Secolo. Sullo sfondo la Fornace di calce

L'Azienda col tempo si ingrandì: dalle zone a ridosso del primo capannone ferroviario, arrivò ad occupare il territorio che va dalla spiaggia al ponte di ferro. In un certo periodo vennero decentrate alcune attività a Perti. Il resto è cronaca di Oggi.

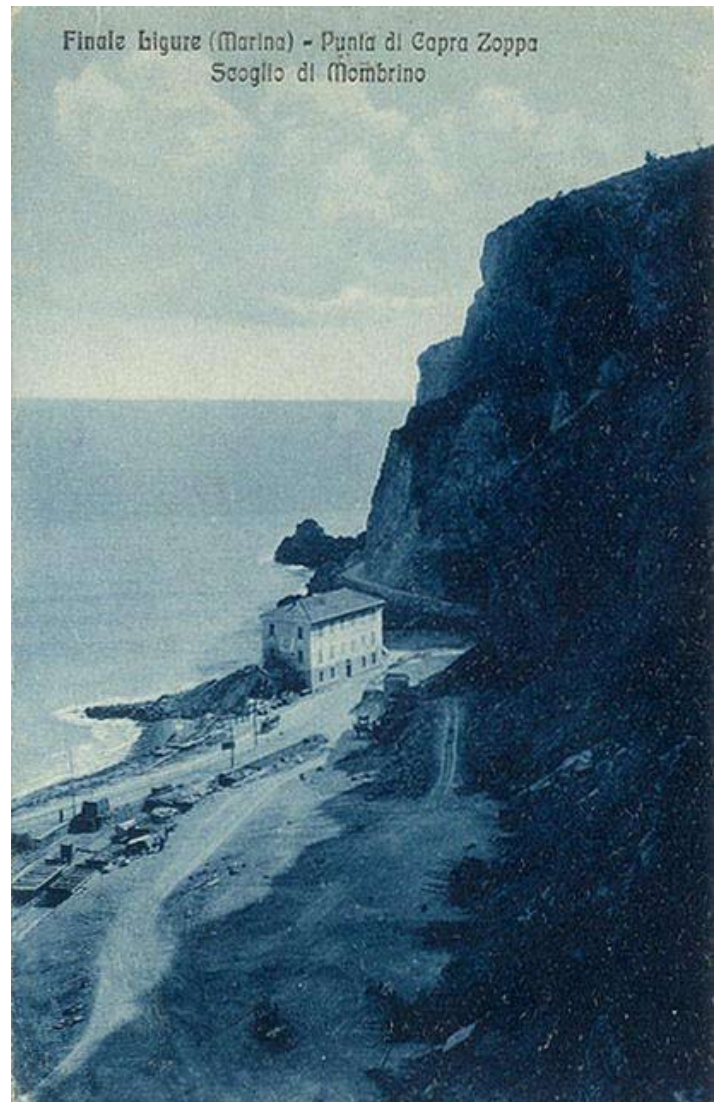
Come appassionato ricercatore di Storia, ho scritto queste poche righe che vogliono tratteggiare le vicende del territorio che, per oltre un secolo, ha ospitato l'unica grande industria del nostro territorio. Questo è stato in passato il rapporto tra il sito occupato dalla Piaggio e la comunità Finalese. Ora si tratta di determinare cosa ospiterà in futuro: probabilmente un insediamento di tipo turistico-insediativo (con grandi percentuali di seconde case). Quanto, di ciò che sarà costruito, sarà di reale appartenenza, uso, utilità e godibilità da parte della comunità Finalese? Quanto intaccherà la fragilità di un territorio e la sua

bellezza, oppure le migliorerà? Sarà possibile avere un ritorno di occupazione, almeno parziale, dopo la dipartita delle Industrie Aeronautiche?

Tutto dipende dalle scelte che faranno i politici, avvallate o contrastate dai cittadini che li hanno, o non li hanno, votati. Scelte che diventeranno a loro volta Storia, condizionando non solo la nostra vita oggi ma anche in futuro quella di molte generazioni, così come le scelte di un secolo fa hanno condizionato la storia di Finale, dai nostri bisnonni fino a noi.

In futuro sarà troppo tardi per modificare gli indirizzi odierni; l'unica cosa che si potrà fare sarà analizzare e commentare le scelte di oggi, farne una lettura e darne una valutazione; un motivo in più per fare scelte responsabili e lungimiranti.

Giuseppe Testa



Punta Caprazoppa, lo Scoglio di Mombrino e Casa De Negri

**Segui l'Associazione "Emanuele Celesia"**

**Amici della Biblioteca Civica del Finale anche su:**

<http://www.assoclesia.it/>

<http://www.facebook.com/pages/Associazione-Emanuele-Celesia/391351984237117>

SPONSOR 2

SPONSOR 3



# L'impianto di uno stabilimento industriale in Finalmarina

Sul finire del secolo XIX il paese di Finalmarina attraversava una crisi economica di particolare gravità. La costruzione della linea ferroviaria, avvenuta intorno al 1870, aveva inferto un duro colpo all'industria della navigazione di piccolo cabotaggio che rappresentava la principale fonte di reddito; da parecchi anni la pesca si svolgeva in condizioni difficili e modesta era anche l'agricoltura a causa della ristrettezza dei fondi coltivabili. Da tale stato di cose derivò, inevitabilmente, un forte movimento migratorio verso la vicina Francia.

L'Amministrazione Comunale non poté non farsi carico della grave situazione, s'impegnò con decisione e risolutezza per la rinascita del paese ed intrvide la possibilità di un risveglio economico nell'impianto in zona di uno stabilimento industriale. Non fu fissata la natura dell'industria che avrebbe dovuto sorgere: era sufficiente che non producesse inquinamento, che non fosse nociva alla pubblica igiene e che assicurasse un lavoro costante ad un minimo di 150 operai.

Vennero tuttavia riconosciute le effettive difficoltà di una tale installazione in Finalmarina, sia per le condizioni locali, sia per le aree e per la lontananza dai centri di produzione e di consumo. Ci si rese conto che era estremamente necessaria, per non dire indispensabile, un'azione forte, un'iniziativa intelligente e coraggiosa: l'appoggio ed il concorso finanziario dell'Ente Comunale.

Il 10 gennaio 1900 il Consiglio, presieduto dal Sindaco Cav. Ferdinando Barralis, deliberò un premio non superiore a Lire 150.000 (cifra ragguardevole per il tempo) a favore dell'industriale o della società che avesse avviato un'importante industria sul territorio.

Fu data vasta pubblicità alla deliberazione consigliare pubblicando un avviso in molti giornali, tra cui il *Corriere della Sera di Milano*, la *Gazzetta del Popolo* di Torino, la *Tribuna* di Roma. La cittadina di Finalmarina e la sua intraprendenza divennero così popolari in molte

parti d'Italia ed anche all'estero; numerose furono infatti le proposte inviate da varie Ditte.

Segue un elenco, suddiviso per anno, delle principali domande pervenute all'Amministrazione Comunale.

**Anno 1900:**

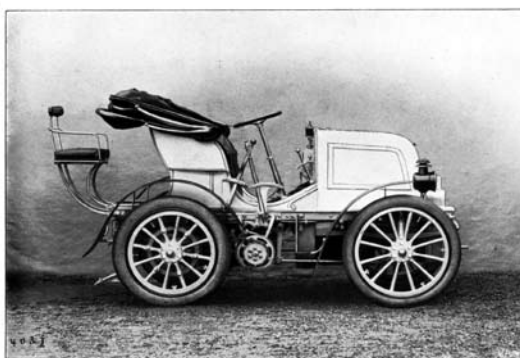
• Ditta V. VISETTI e Figli - TORINO, per conto di una società manifatturiera svizzera.

• Emilio M. LA MOITIE' - GENOVA: impianto di una fonderia. L'imprenditore era figlio di un ingegnere meccanico francese e

NENTE: impianto metallurgico.

• Ing. David FEDERMANN, tramite l'avv. Giancarlo Bonfiglio di Genova: industria automobilistica. L'ing. Federmann era rappresentante generale per l'Italia della Casa tedesca *Daimler Motoren Gesellschaft* di CANNSTATT (Wurtemberg), proprietaria dei brevetti per i motori a benzina Daimler-Phenix. L'industria, al massimo dello sviluppo e della produttività, aveva deliberato di concedere, nei singoli stati esteri, lo sfruttamento dei propri brevet-

## Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt.



Daimler-Rennwagen.

nipote degli industriali Tassara di Voltri; s'impegnava a fornire l'illuminazione elettrica gratuita per le vie, nel Palazzo di Città e nelle scuole.

• C. L. GATTI - AARBOURG (Svizzera): lavorazione di pietre preziose.

• SANVOISIN - ROMA: fabbrica di saponi, inchiostri, colori e vernici.

• SOCIETÀ' ARTISTICO-VESTRARIA - ALTARE: lavorazione del vetro.

Ed ancora le proposte per la costruzione di un grande albergo e per l'istituzione di un collegio convitto con scuole classiche e tecniche.

**Anno 1901:**

• Cesare VIGLIENZONI - CANNERÒ (Lago Maggiore): fabbrica di spazzole (uso domestico e industriale) e di pennelli (forniture militari).

• Pietro MERATI - SESTRI PO-

ti a delle società concessionarie. Erano già sorte società in Francia, in Austria-Ungheria, in Belgio ed altre stavano per costituirsi in Russia e in Danimarca. Le ordinazioni italiane (piuttosto consistenti) venivano dirottate in Francia e in Germania, con lunghi tempi di attesa: era il momento favorevole per la nascita di una società in Italia, alla quale non sarebbe mancata l'assistenza della Casa madre. Il brevetto del motore aveva il costo di Lire 50.000 in oro.

Sappiamo che questa trattativa durò parecchi anni. Senza dubbio l'Ing. Federmann offriva tutte le garanzie di solidità e serietà, tuttavia nei primi mesi del 1901, all'epoca dei primi contatti, l'Amministrazione comunale di Finalmarina nutriva probabilmente un certo scetticismo nei confronti dell'automobile, alla quale si attribuiva un futuro piuttosto dubbio. L'Avvocato Bonfiglio,

rappresentante dell'Ing. Federmann nella trattativa, nella sua lettera al Sindaco del 30-4-1901, così perorava la causa dell'automobile: *"Dubitare dell'importanza dell'automobilismo sarebbe dubitare della luce del sole, e basta averne seguita, sia pure di lontano, la storia nell'ultimo quinquennio, per convincersi che l'automobile è la vettura dell'avvenire. Per non parlare dell'immenso favore che esso ha incontrato nelle classi doviziose, fattore tutt'altro che trascurabile poiché basterebbe da solo ad assicurare la bontà della speculazione - mi permetterò di ricordarvi la graduale trasformazione che l'esercito germanico e francese stanno facendo dei loro carriaggi a trazione animale in furgoni, automobili, e come, nelle ultime grandi manovre, siano fatti esperimenti decisivi, dotando di materiale automobile lo Stato Maggiore dell'esercito. Vi ricorderò la quasi esclusiva adozione dei furgoni automobili fatta dalle case produttrici di generi di consumo di Parigi, Londra, Berlino e Vienna, ed il fatto che il Ministero Italiano della Guerra ha testé delegato due distinti ufficiali a prendere parte al giro d'Italia, allo scopo di stabilire quale sia il tipo migliore di motore, non dimenticando poi quella che è proprio storia di ieri, e che cioè nelle due prime tratte Torino-Alessandria ed Alessandria-Genova... la gran maggioranza delle vetture che affrontarono la prova... e la superarono felicemente, ebbe ad essere costituita dalle Pacchard e dalle Daimler, provviste dell'identico motore..."*

La lettera prosegue illustrando i rapporti tra Casa madre e Case concessionarie, che si sarebbero instaurati anche con la Casa italiana, e l'importanza della sezione dedicata alla produzione di materiale per la navigazione. Seguono i termini dettagliati della proposta dell'Ing. Federmann e le richieste rivolte al Comune di Finalmarina. La trattativa stava sicuramente a cuore alla Casa tedesca; in un'al-

tra lettera dell'Avvocato Bonfiglio, datata 13-6-1901, si legge: “...A giorni contiamo fare una gita costà, con diverse vetture, per far conoscere a codesta popolazione il nostro tipo...” e noi oggi immaginiamo lo stupore degli abitanti di Finalmarina e dei Paesi vicini che vedevano, forse per la prima volta, così da vicino le nuove vetture. La ferma intenzione dell'Ing. Federmann di realizzare la fabbrica nella nostra zona fece sì che la trattativa durasse per molto tempo, nonostante le numerose altre proposte che vennero nel frattempo presentate al Comune. Sappiamo che il 28 Luglio 1906, cioè cinque

avere contatti con il Sindaco Saccone per la realizzazione di un'industria nel terreno di proprietà della mensa parrocchiale, posto alla sinistra del torrente Pora. In seguito alle difficoltà esistenti per l'acquisto di questo terreno, nell'Ottobre 1906 terminano i rapporti tra l'Amministrazione di Finalmarina e l'Avvocato Bonfiglio, in rappresentanza dell' Ing. Federmann. L'amarezza per questa conclusione fu grande, soprattutto da parte di Bonfiglio e dei suoi clienti; un secolo dopo, noi non possiamo fare a meno di chiederci che cosa sarebbe oggi Finale se questa trattativa si fosse conclusa felicemente.

l'allestimento delle navi militari.

• DAGNINO Gio Batta, HAUPT Teodoro Alfredo, MOLINARI Angelo SESTRI PONENTE, in proprio e quali soci promotori di una società da costituirsi: costruzione e riparazione di veicoli ferroviari.

### La Società “OFFICINE DI FINALMARINA”

Trascorsero ben sei anni prima che l'Ente Comunale riuscisse a concludere il contratto per l'installazione di uno stabilimento industriale in Finalmarina; toccò all'Amministrazione presieduta dal Sindaco Nicolò

Finalmarina un incontro tra il Sindaco Saccone ed il Signor Rinaldo Piaggio di Sestri Ponente; in quella circostanza furono consegnate al Sindaco Lire 5.500 a garanzia dell'imminente regolarizzazione dell'accordo; una parte della somma servi per l'estimo dei terreni occupandi e per l'indennizzo ai coloni.

In data 9 giugno 1906 si costituì in Genova, con atto notaio Paolo Casanello, la Società “OFFICINE DI FINALMARINA”, Società Anonima per la costruzione di veicoli ferroviari, con sede in Genova, Piazza Campetto n.7. Capitale sociale Lire 1.000.000, capitale versato Lire 300.000. Facevano parte della Società i Signori Haupt (che diventerà Direttore Amministrativo delle Officine) e Molinari, non vi figurava invece l'industriale Dagnino. Il Signor Rinaldo PIAGGIO ebbe la nomina a Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Il giorno 30 Luglio 1906, davanti al notaio finalese Raimondo Anfossi, avvenne la regolare stipulazione del contratto per l'impianto industriale in Finalmarina. Il Comune era rappresentato dal Sindaco Nicolò Saccone, la Società Officine di Finalmarina dal suo Presidente Rinaldo Piaggio. Con tale atto notarile fu scritto finalmente l'atto di nascita dell'industria finalese. Se ne riassumono i punti essenziali:

- Concessione da parte del Comune di un sussidio di Lire 170.000 pagabili in quindici rate annuali posticipate: Lire 15.000 annue per i primi quattro anni di esercizio e rate da Lire 10.000 ciascuna per gli altri undici anni.
- Inizio dell'attività entro un anno dalla data della convenzione.
- Numero degli occupati, operai e capiooperai di sesso maschile, non inferiore alla media di 150 per giorno; almeno quattro quinti con età superiore agli anni 18.
- Invio al Comune dell'elenco nominativo degli operai e di un estratto del libro paga.
- Comunicazione scritta al Sindaco dell'inizio del funzionamento regolare dello stabilimento.
- Esenzione, per tutta la durata del contratto, del dazio comunale per le materie necessarie all'esercizio dell'industria introdotte e messe in opera nello stabilimento, come pure



anni dopo i primi approcci, l'Amministrazione Comunale non aveva ancora firmato alcun contratto con altri industriali, anche se, forse, questo evento era sentito come imminente. In tale data infatti l'Avvocato Bonfiglio scrive al Sindaco: “...Mi dicono che la Società per la fabbrica di carri ferroviari non ha ancora cominciato i lavori. Vi è forse la possibilità che il contratto venga abbandonato o che dal Comune venga chiesta la risoluzione, se così fosse i miei Clienti sarebbero pronti a sostituirli...”

Anche dopo la firma del contratto tra il Comune e la Società citata nella lettera per la costruzione di uno stabilimento in regione Isola, l'Avvocato Bonfiglio continuò ad

#### Anno 1902:

- Filatura di PESSINETTO (presso Lanzo Torinese): impianto di una filatura di cotone di 50.000 fusi.
- Rag. E. BONIFAZIO-GENOVA: stabilimento costruzioni meccaniche.

#### Anno 1903:

- Ditta GRUNHUT e RUMPLER - VIENNA (Austria): impianto per la preparazione di legname impregnato a colori.

#### Anno 1904:

- Attilio BAGNARA-SESTRI PONENTE: costruzione veicoli ferroviari.

#### Anno 1905:

- Stefano RICCIOTTI MORALI - SAMPIERDARENA: costruzione caldaie a vapore a tubi d'acqua, per

Saccone portare avanti la complessa trattativa e concordare le condizioni e gli obblighi reciproci.

Fu accolta la proposta riguardante un impianto per la costruzione e la riparazione di veicoli ferroviari, avanzata in data 27 dicembre 1905 dai Signori DAGNINO, HAUPT e MOLINARI, per conto proprio e come promotori di una Società da costituirsi. In precedenza, prima dell'offerta scritta, erano intercorse varie trattative verbali con visite sul posto.

Le necessarie deliberazioni consiliari furono adottate il 7 e 18 gennaio 1906 ed ancora il 3 marzo dello stesso anno. Infine la Giunta Municipale, in seduta del 6 maggio successivo, approvò lo schema del contratto.

Il giorno 5 giugno 1906 si svolse in

per i combustibili in esso adoperati e per i materiali necessari alla costruzione della fabbrica.

La Società Officine provvide contemporaneamente all'acquisto dei terreni per l'edificazione dello stabilimento. La preferenza era per le aree situate a sinistra del torrente Pora e contigue alla ferrovia di cui era proprietaria la Mensa Parrocchiale di Finalmarina, predilezione dovuta ad un minore dislivello con la linea ferroviaria, con la quale era indispensabile raccordarsi per facilitare i trasporti. Le trattative con l'Arciprete di Finalmarina non riuscirono, per cui l'acquisto riguardò i terreni, sempre confinanti con la ferrovia, posti sulla destra del torrente Pora, in regione Isola, di proprietà dei Signori Fugardo Bernardo e Staricco Pierina in Piva. Anche successivamente all'edificazione dello stabilimento la Società Officine continuò a mostrare un certo interesse per la proprietà della Mensa Parrocchiale.

#### **Posa della prima pietra dello Stabilimento**

Successivamente all'atto notarile del 30 Luglio 1906, che pose fine a sei lunghi anni di trattative con parecchie industrie, la nascita dello stabilimento di Finalmarina era una cosa certa. La Giunta Comunale, interpretando il desiderio di tutta la popolazione cittadina, intendeva festeggiare in maniera particolarmente solenne l'evento della posa della prima pietra delle Industrie di Finalmarina. Il 13 Agosto 1906, il Sindaco Nicolò Saccone inviò quindi una lettera al Presidente della Società Rinaldo Piaggio, comunicandogli ufficialmente questa intenzione e chiedendogli di fissare una data per i festeggiamenti, possibilmente non oltre i primi giorni di Settembre. Le spese relative sarebbero state sostenute in parte dal Municipio e il resto dagli esercenti di Finalmarina, compresa la Società Officine, alla quale perciò veniva richiesto un concorso nelle spese.

Il Presidente Piaggio tuttavia non condivideva l'iniziativa della Giunta. Nella sua risposta, datata 18 Agosto, spiegò che non era nelle consuetudini industriali di festeggiare la posa della prima pietra di uno stabilimento e che riteneva più opportuno rinviare i fe-

steggiamenti all'inaugurazione dello stesso. Per tale occasione la Società avrebbe di buon grado concorso alle spese relative, nella misura decisa dal Consiglio di Amministrazione.

La Giunta di Finalmarina mantenne le proprie posizioni; il 20 Agosto il Sindaco Saccone scrisse al Cav. Piaggio che, pur rispettandone le diverse opinioni, non poteva rimandare i festeggiamenti, perché in tal caso questi avrebbero perso il carattere essenzialmente popolare che si intendeva dar loro. Chiese inoltre che i tecnici della Società fissassero il punto preciso della regione Isola in cui la posa doveva essere ubicata e che lo comunicassero al più presto, avendo la Giunta stabilito che essa avesse luogo il giorno 9 oppure 16 Settembre.

La replica del Presidente Piaggio, datata 23 Agosto, fu piuttosto dura. Oltre a ribadire le argomentazioni della lettera precedente, in essa si fece presente come alla Società fosse impossibile fissare quanto si chiedeva, non avendo ancora ottenuto dalle Ferrovie il binario di raccordo richiesto il 20 Maggio e in seguito ripetutamente sollecitato. La concessione del binario costituiva l'elemento base per determinare l'ubicazione dello Stabilimento e i tempi della sua costruzione; la sua mancanza, qualora si fosse protratta, avrebbe potuto determinare lo scioglimento dei patti intercorsi tra la Società ed il Comune di Finalmarina e sanciti dal contratto da poco firmato. Il Presidente deplorava infine che la Giunta avesse fissato i giorni nei quali dovevano aver luogo i festeggiamenti senza il consenso preventivo del Consiglio di Amministrazione.

Non è noto se la posa della prima pietra sia stata effettivamente solennizzata come nelle intenzioni della Amministrazione Comunale; lo scambio epistolare riportato evidenzia lo stato di tensione che si venne creare a questo proposito tra Comune e Società, i cui veri motivi tuttavia erano, molto probabilmente, le difficoltà nelle quali le Officine stavano nascendo.

Angelo Tortarolo

Estratto da: 1900 - 1917 La Piaggio a Finale Ligure di Angelo Tortarolo, Quaderni dell'Associazione Emanuele Celesia - Anno I (2011) N. 1

SPONSOR 4

SPONSOR 5

SPONSOR 6

# Carte in movimento

## La fabbrica dei mezzi di trasporto e il suo archivio

Condiviso l'interesse delle questioni trattate in questo numero del *Quadrifoglio*, verrebbe da chiedersi quanti fra i lettori hanno mai avuto occasione di frequentare un archivio. E quanti di loro sanno che a Finale Ligure esiste non solo uno degli archivi storici comunali più ricchi e preziosi della Liguria, ma anche uno fra i maggiori archivi d'impresa a livello nazionale? Quanti infine saprebbero, anche a grandi linee,

meno recente a lavorare per produrre memoria e a permettere che questa sopravvivesse alla dispersione e quindi all'oblio. Entrare in un archivio d'impresa significa realizzare un percorso a ritroso nel tempo per nulla facile e scontato. In molti casi si tratta di un tragitto tortuoso e accidentato che può portare a fortunati ed eccezionali incontri, ma anche a mortificanti fallimenti. In questo caso è assai difficile immaginare ricerche inconcludenti dopo aver percorso le centinaia di metri di scaffali dove sono riposti ordinatamente i documenti dell'archivio storico, aver aperto buste, sfogliato cartelle o album fotografici, letto registri e verbali, maneggiato in controluce lastre e osservato con attenzione i più riusciti progetti o quelli mai realizzati.

In luoghi oltremodo spaziosi, già brillantemente descritti e al centro delle attenzioni di questo numero, la fabbrica di aeroplani ha prodotto, e gelosamente conservato, centinaia di migliaia di carte, fotografie, pellicole, tavole di progetti, alcuni dei quali potrebbero, solo ad un visitatore sprovveduto, sembrare addirittura "fuori posto". Progetti e fotografie relativi alla realizzazione di arredi destinati ai più importanti transatlantici fabbricati tra Otto e Novecento nei cantieri liguri, testimoniano l'opera di maestranze composte da ebanisti, intarsiatori e cesellatori di altissimo livello. Questi affiancano e precedono altri che documentano la costruzione di mezzi di trasporto destinati non alla

navigazione aerea ma più semplicemente a quella terrestre su rotaia: carri e carrozze ferroviarie raccontano la principale attività di inizio secolo e la dimensione non esclusivamente comunale o provinciale che l'azienda inizia a darsi ancor prima di passare alla realizzazione di componentistica per aerei e poi di aerei veri e propri. Questi primi esempi, a cui si potrebbero aggiungere, in tempi più recenti, le straordinarie collezioni fotografiche realizzate nello stabilimento toscano di Pontedera nei primi anni di produzione della famosa Vespa, ci dicono dello straordinario patrimonio di documenti visivi inediti presenti nell'archivio e di come questo dia conto e conservi memoria anche di altri poli industriali sparsi sul territorio regionale (Genova Sestri Ponente) e nazionale (Pontedera), nonché di produzioni – come appunto la Vespa – che hanno segnato in maniera indelebile l'immaginario collettivo e l'immagine che la storia industriale nazionale ha saputo offrire all'estero.

Le carte relative all'archivio storico, oggi depositate in parte anche presso l'archivio dello stabilimento di Sestri Ponente, affermano a distanza di molti decenni la loro funzione originaria di documentazione amministrativa: libri matricola, fascicoli personali, lettere di assunzione e licenziamento, cedolini degli stipendi, pratiche assicurative, infortuni, scioperi e accordi sindacali, ci restituiscono a prima vista una mole di scritture strettamente finalizzate al buon funzionamento dell'azienda che le ha prodotte o ricevute.

Documentazione perlopiù seriale organizzata già dai primi anni di attività con criteri di classificazione tali da poter essere facilmente reperita e conservata all'interno dell'archivio. Oggi quelle carte, venuta meno la loro valenza amministrativa, ci restituiscono una serie tutt'altro che esigua di persone che a vario titolo e per periodi diversi hanno avuto rapporti di lavoro con la Piaggio.

Operai, disegnatori, progettisti, impiegati, provenienti anche da fuori provincia o regione hanno messo per iscritto i motivi che li avevano spinti a chiedere di essere assunti dalla Piaggio, hanno trascorso anche tutta la vita professionale dentro lo stabilimento finalese, sono stati magari licenziati e allontanati ingiustamente, hanno subito torti o avuto attestati di merito, sono stati protagonisti degli sviluppi strutturali dell'azienda, dei mutamenti organizzativi, dei cambi di proprietà. A distanza di molti anni le vicende di queste persone ci restituiscono (a loro insaputa) una mappa preziosa per definire il mondo del lavoro e le sue dinamiche, il ruolo dello stabilimento sul territorio e nel tessuto sociale finalese nell'arco di oltre un secolo di attività. Questi scritti, assieme alla documentazione tecnica, all'emeroteca e al vero e proprio museo non organizzato di oggetti di pregio – a partire dalla serie di modellini in legno degli aeroplani – ci consegnano non solo la storia di un'azienda ma appunto le storie di migliaia di persone che altrimenti, senza l'archivio, non sarebbe più possibile raccontare.

Nel D.L. 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali) all'art. 127 si trovano le regole per la consultabilità degli archivi privati dichiarati di interesse storico particolarmente importante conservati presso soggetti privati. Tale articolo sancisce l'obbligo per i privati di permettere agli studiosi, che abbiano fatto motivata richiesta tramite il soprintendente archivistico la consultazione dei documenti secondo modalità concordate tra i privati stessi e il soprintendente. L'auspicio è che questo patrimonio di storie possa essere oggetto in un prossimo futuro di progetti di valorizzazione sul territorio e fra gli studiosi.

Carlo Stiaccini

Università di Genova -  
Soprintendenza Archivistica per la  
Liguria



Pubblicità della Piaggio 1938

immaginare la quantità e la natura delle carte e degli oggetti conservati all'interno dell'archivio Piaggio; i motivi della loro straordinaria rilevanza per la salvaguardia della memoria della più grande impresa privata che ha operato ininterrottamente sul territorio finalese nell'ultimo secolo?

Raccontare oggi le vicende dell'Archivio storico Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio S.p.A, significa tentare di rispondere ad alcune di queste domande, permettere ai lettori di scoprire (o riscoprire) un luogo di conservazione della memoria sociale – prima che industriale – facendo luce sui motivi che hanno portato nel passato più o

si, già brillantemente descritti e al centro delle attenzioni di questo numero, la fabbrica di aeroplani ha prodotto, e gelosamente conservato, centinaia di migliaia di carte, fotografie, pellicole, tavole di progetti, alcuni dei quali potrebbero, solo ad un visitatore sprovveduto, sembrare addirittura "fuori posto". Progetti e fotografie relativi alla realizzazione di arredi destinati ai più importanti transatlantici fabbricati tra Otto e Novecento nei cantieri liguri, testimoniano l'opera di maestranze composte da ebanisti, intarsiatori e cesellatori di altissimo livello. Questi affiancano e precedono altri che documentano la costruzione di mezzi di trasporto destinati non alla

# Archivi di impresa: conoscerli per conservarli

## La ricognizione dell'archivio della Rinaldo Piaggio

A partire dagli anni '70 l'attenzione degli storici e degli archivisti si è rivolta con crescente interesse agli archivi d'impresa. Molto presto è maturata la consapevolezza che la documentazione di una realtà produttiva costituisce un passaggio obbligato per chi vuole conoscere e studiare la storia non solamente della singola impresa, ma di tutto il territorio in cui l'impresa opera e con il quale interagisce, segnandolo con manufatti, arricchendolo dal punto di vista economico, condizionandolo per la presenza degli impianti, influenzando sull'andamento della popolazione richiamando manodopera da fuori o rallentando o annullando flussi migratori verso l'esterno. In quegli anni si è iniziato a considerare che anche gli archivi delle imprese, al pari di altri archivi privati (personali o familiari, di sindacati o associazioni ecc.), potevano essere fonti molto importanti per la storia, ed era quindi necessario che anche ad essi – in particolari condizioni – venisse riconosciuto lo status di “bene culturale”. Agli anni '70 risalgono infatti le prime dichiarazioni di notevole interesse storico di archivi privati, a partire dall'archivio Pirelli (1972); nell'arco di alcuni anni numerosi altri archivi vennero dichiarati beni culturali, e in molti casi l'azienda si fece parte attiva nella segnalazione e nella tutela della propria documentazione storica, riconoscendovi un elemento di identità e di forza.

A seguito del riconoscimento dello status di bene culturale, l'archivio è sottoposto alla tutela dello Stato, che, se da un lato vincola il proprietario ad osservare alcune prescrizioni, gli consente tuttavia di avere agevolazioni anche fiscali e, in determinate situazioni, contributi economici. Quando l'archivio è stato dichiarato bene culturale, per gli studiosi è possibile rivolgersi alla Soprintenden-

za Archivistica, per avere notizie e chiedere di consultare i documenti di interesse, specificando l'oggetto della ricerca. La Soprintendenza provvede a contattare il proprietario e, se non vi sono ostacoli oggettivi, a concordare tempi e modalità per l'accesso.

In Liguria, l'esperienza dell'Archivio Storico Ansaldo, dichiarato di interesse storico particolarmente importante già nel 1979, è stata particolarmente significativa anche a livello nazionale, costituendo, fin dal 1982 e sempre più con il passare del tempo, un punto di riferimento e di raccolta di documentazione (cartacea, ma anche fotografica e cinematografica) non solo per l'Ansaldo e per le altre aziende del gruppo, ma per molte realtà industriali ed economiche non solo di Genova ma anche del territorio regionale e nazionale. Attualmente, la Fondazione Ansaldo ([www.fondazioneansaldo.it](http://www.fondazioneansaldo.it)) conserva, tra gli altri, anche gli archivi dell'Ilva – Italsider, della Dufour, della Costa, e di numerose altre imprese di varie dimensioni, provvede ad attività di studio, catalogazione, restauro, e offre la possibilità di consultare il patrimonio conservato.

Tra le realtà industriali più significative della nostra regione il cui archivio è stato dichiarato di interesse storico vi è quello della Rinaldo Piaggio Industrie Aeronautiche e Meccaniche di Genova Sestri Ponente e Finale Ligure, riconosciuto formalmente “bene culturale” dal 1994.

Tuttavia, dichiarare bene culturale un archivio è solamente un primo passo, al quale ne devono seguire molti altri per far sì che la documentazione venga catalogata, quantificata, descritta, in modo da consentire – nel rispetto dei diritti alla riservatezza e dell'organizzazione dell'azienda – la consultazione da parte degli storici. E' necessario, infatti, anche

per poter tutelare realmente un archivio, disporre di informazioni sufficientemente precise sulla tipologia, quantità, datazione dei documenti; tali informazioni, adeguatamente organizzate, consentono di farsi un'idea complessiva dell'archivio, di capire quali notizie vi si possono trovare e come e dove cercarle.

In alcuni casi, quale quello della Fondazione Ansaldo o di altre simili istituzioni deputate alla conservazione e allo studio della documentazione d'impresa, la schedatura, il riordinamento e l'inventariazione del patrimonio archivistico viene curato direttamente da chi lo conserva. In altri casi, quando l'archivio rimane presso l'azienda che lo ha prodotto, e che solitamente non conside-

ra le spese da sostenere per la propria documentazione storica come una delle voci di costo irrinunciabili per la propria attività, può intervenire il Ministero per i beni e le attività culturali – pur con i limiti sempre più stringenti derivanti dalla costante riduzione delle risorse disponibili. Nel caso della Piaggio è stato il Ministero, tramite la Soprintendenza Archivistica per la Liguria, a finanziare una prima ricognizione dell'archivio storico, distribuito su due sedi (Sestri Ponente e Finale Ligure). Lo scopo è stato quello di disporre di una prima quantificazione e descrizione del materiale, perché al momento del

provvedimento di dichiarazione l'archivio non era stato descritto, e non si sapeva con esattezza da quanti e quali materiali fosse composto. A seguito dell'intervento realizzato, ora si dispone di maggiori informazioni, necessarie sia alla tutela della documentazione, tanto più importante in previsione di un prossimo trasferimento della sede di Finale Ligure, sia a consentire l'eventuale consulta-



Pubblicità della Piaggio 1939

zione dei documenti. Inoltre, si prevede in un prossimo futuro di utilizzare i dati raccolti per implementare il Portale degli archivi di impresa ([www.impresse.san.beniculturali.it](http://www.impresse.san.beniculturali.it)), realizzato dalla Direzione Generale per gli Archivi del Ministero per i Beni e le Attività culturali, con l'obiettivo di salvaguardare gli archivi storici delle imprese pubbliche e private italiane, valorizzare la cultura d'impresa nel nostro Paese e promuovere gli studi e la ricerca in questo settore.

Francesca Imperiale  
Soprintendenza Archivistica per  
la Liguria

# C'era una volta lo spaccio della Piaggio

Si dice che le idee sopravvivano agli uomini. Non è sempre vero, tuttavia credo che sia fondamentale, per poter perseguire i nostri obiettivi ideali con energia e passione, la convinzione che l'eco delle nostre azioni superi il misero limite temporale umano. Nella storia dell'umanità è stato quasi sempre così. Ne erano certamente convinti negli anni '70 quel piccolo gruppo di dipendenti dell'industria Aeronautica Rinaldo Piaggio di Finale Ligure, che decisero di fondare una cooperativa di consumo. Alcuni membri del Consiglio di Fabbrica si fecero portavoce di un malcontento diffuso fra gli operai, una grande fetta dello stipendio si consumava nella spesa quotidiana di generi alimentari di prima necessità sempre più costosi; erano anni in cui l'inflazione galoppava a ritmi vertiginosi e i negozianti finalinesi non avevano la concorrenza di supermercati e ipermercati, che oggi abbondano in ogni paese. Una leggenda metropolitana dice che in quegli anni il normale guadagno di un commerciante consistesse nel valore di un appartamento ogni anno. Forse non per tutti, ma per alcuni certamente è stato così. Dopo alcuni anni di riunioni, animate discussioni, titubanze, e dure contrattazioni con i vertici dell'Azienda, nel 1976 i primi Soci Fondatori riuscirono ad ottenere dalla "Rinaldo Piaggio SpA" un locale ad uso gratuito e così concretizzarono il loro sogno: una cooperativa di consumo che consentisse al Socio di acquistare i generi di prima necessità al giusto prezzo! Nasceva la Cooperativa di Consumo Rinaldo Piaggio, con sede in Viale Piaggio al numero 7. I Soci fondatori si autotassarono per avviare i primi timidi acquisti, e poi distribuirono la merce ai pochi Soci quasi al prezzo di costo. Visto il reale e concreto risparmio i dieci o venti Soci divennero cento in poco tempo ed entro il primo anno di attività anche gli scettici della prima ora fecero la coda per iscriversi alla

cooperativa. Già due anni dopo la fondazione non bastava più il lavoro volontario dei Soci, e si rese necessaria l'assunzione di un dipendente, poi due, poi tre, quattro, cinque... Nel 1980 la Cooperativa R. Piaggio annoverava quasi 2000 Soci e il suo fatturato cresceva ad un ritmo impressionante; un vero

nuovo mercato, magari cercando una specializzazione o cercando di diversificare l'offerta. Insomma, il piccolo spaccio aziendale divenne il calmiera del commercio alimentare finalese e costrinse tutti ad affrontare una piccola rivoluzione; con legittime lamentele, manifestazioni e addirittura serrate di

divenuta davvero il cuore pulsante della Piaggio. Nel dopolavoro volontari che aiutavano a sistemare i prodotti sugli scaffali, altri che al mattino presto andavano a pulire i locali prima dell'apertura, altri ancora che si occupavano dell'ufficio acquisti, per smaltire le code di rappresentanti a volte era necessario andare avanti fino a sera inoltrata. C'erano giorni in cui la luce del piccolo ufficio dello spaccio restava accesa fino a notte fonda, si discuteva appassionatamente dei prodotti che era giusto distribuire e quelli che non sembrava opportuno, oppure della gestione dei dipendenti, o a quale categoria di finalinesi consentire l'accesso allo spaccio. Da ogni parte c'erano pressioni, i non aventi diritto avrebbero fatto carte false per accedervi - e a volte le facevano davvero - i Soci erano gelosi della loro esclusiva, i vari enti locali premevano per entrare e non mancavano neppure i vari gruppi commerciali che tentavano di entrare in società, ma niente da fare! Ogni tanto un'ispezione dei severi Sindaci che passavano al setaccio i conti della Società e gli Amministratori che illustravano il loro lavoro, tutto doveva avvenire nel pieno rispetto dello Statuto e della volontà dei Soci. E al termine di tutto questo ognuno prendeva un carrellino e faceva la sua spesa come qualunque altro socio. Senza alcun privilegio. Operai, impiegati, ingegneri e pensionati che si trasformavano in dirigenti diligenti di quella piccola società. Nei giorni di apertura lo spaccio era davvero pulsante di vita ed energia, era un punto di ritrovo e anche un'opportunità per i pensionati per incontrare i vecchi colleghi e rimanere in qualche modo in contatto con il loro mondo. Ogni giorno centinaia di persone entravano e uscivano dai locali dello spaccio. Mi piace pensare che non uscissero solo con la spesa per la casa, ma arricchiti da una chiacchierata con un vecchio amico, che magari non vedevano da tempo, o con il caporeparto o



Due vedute, esterna e interna dello Spaccio della Piaggio (foto M. Dereani)



terremoto per l'economia finalese. La nuova associazione interruppe l'egemonia dei commercianti finalinesi e divenne presto una realtà consolidata e riconosciuta in tutta la provincia di Savona. I benefici furono evidenti, non solo per i Soci aventi diritto, ma per tutti i consumatori finalinesi. I commercianti non poterono ignorare i listini della Piaggio e furono costretti ad abbassare sensibilmente i prezzi di vendita in modo da ridurre l'enorme differenza e adeguarsi al

protesta. Le vendite continuarono a crescere fino ad arrivare ai quasi tre miliardi di lire del 1991. Gli Amministratori, prima i Fondatori stessi e poi i loro successori, eletti democraticamente dai Soci, continuarono a coordinare gli acquisti e la distribuzione dei prodotti abbassando e alzando il ricarico solo in base al ricavo necessario per coprire le spese di gestione e mantenere in vita l'impresa. Come in teoria dovrebbe fare ogni cooperativa. In pochi anni la cooperativa era



l'ingegnere che dentro in fabbrica non potevano fermarsi troppo a parlare.

Negli anni '90 aprì il primo grande supermercato a Finale e iniziò la crisi. Il sodalizio Piaggio non era in grado di offrire tutta la gamma di prodotti presenti nella grande distribuzione e, per principio statutario, non poteva adottare la politica delle offerte, il cui costo inevitabilmente sarebbe ricaduto sugli altri articoli –come avviene ovunque - Il giusto ricarico su ogni prodotto. Il declino fu lento, ma inesorabile: i dipendenti della Piaggio cominciarono ad ignorare la loro cooperativa, che malgrado ciò continuava ad operare rispettando lo scopo sociale e mettendo quell'etica che l'ha contraddistinta sopra ogni cosa, ma l'etica non sempre rende giustizia. La crisi rese necessarie nel corso degli anni drastiche e dolorose decisioni, gli ultimi tre dipendenti già nel 1994 arrivarono ad adottare volontariamente una riduzione oraria per evitare licenziamenti. Malgrado ciò gli incassi continuarono a calare e resero inevitabile la riduzione del personale. Gli ultimi quattro anni rimase un solo dipendente e una ragazza disabile inserita in un progetto di inserimento sociale al quale la cooperativa offriva sostegno già da parecchi anni (tra l'altro ad oggi nessun'altra azienda ha consentito alla ragazza di proseguire nel progetto).

Dello spirito illuminato dei primi Soci Fondatori non rimase neppure il ricordo. Nessuno più parlava della piccola cooperativa, seppur in anni difficili abbia notevolmente contribuito all'economia delle famiglie degli operai, dando un nuovo valore al loro stipendio; nessuno più parlava dei nuovi posti di lavoro creati dall'idea di pochi sognatori e

del destino dei dipendenti. Assemblee annuali puntualmente deserte; l'ultimo Consiglio di Amministrazione costretto a restare in carica da tre mandati per mancanza di candidati e ad affrontare come meglio poteva una situazione economica davvero insostenibile.

Nel 2011, dopo 36 anni di attività, la Cooperativa Piaggio nel perfetto silenzio e nel disinteresse completo della maggior parte dei dipendenti della Piaggio, che nel frattempo è divenuta "Piaggio Aero Industries", con una trattativa –quantomeno discutibile- con i vertici della PAI per incassare una buona uscita, che avrebbe dovuto consentire di liquidare l'azienda e poi liberare i locali, ha chiuso i battenti. Senza proteste, scioperi o indignazioni... nel perfetto silenzio. Infine, creditori saldati in piccola parte, personale amareggiato e persino amministratori costretti a rimetterci qualche centinaia di euro di tasca propria.

A volte parlo in termini epici di quella che a molti sembrerà semplicemente una piccola impresa cooperativa come oggi ce ne sono molte, un modesto spaccio aziendale. Ma era molto di più: alla Coop Piaggio Mutualità, Solidarietà e Democrazia si scrivevano con le lettere maiuscole e la loro applicazione pratica era quotidiana. La cooperativa era una conquista, era un esempio, era un'opportunità e una risorsa che, soprattutto in questi anni di crisi, forse avrebbe fatto ancora molto comodo. Prima della Piaggio, Finale Ligure ha perso la Cooperativa Rinaldo Piaggio. Eppure si dice che le idee sopravvivano agli uomini...

Massimo Dereani

SPONSOR 7

SPONSOR 8

SPONSOR 9

# “L’Ufficio di Sorveglianza Tecnica dell’Aeronautica Militare”

Dal 1° maggio 1948, con decreto allegato, nella Ditta I.A.M. (Industria Aeronautica e Meccanica) R.Piaggio di Finale Ligure è stato istituito un Ufficio dell’Aeronautica Militare denominato U.S.T. ossia Ufficio di Sorveglianza Tecnica.

Di questo reparto faceva parte sia personale tecnico che commerciale.

Entrambi si occupavano del controllo delle lavorazioni, del collaudo dei motori e degli accessori presso le sale prova, del collaudo in volo degli aeromobili, del controllo dei preventivi e della gestione dei contratti stipulati con l’Aeronautica Militare, l’Esercito Italiano (Aviazione Leggera), i Carabinieri, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di Porto e la Polizia di Stato.

Dal 10 giugno 2001 l’U.S.T. è stato sostituito da due nuovi Uffici: il 3° S.T.D. (Servizio Tecnico Distaccato), dipendente dal Comando Logistico, che si occupa della Gestione dei contratti di manutenzione degli aeromobili, motori e accessori di proprietà dell’Aeronautica Militare e dall’U.T.T.

(Ufficio Tecnico Territoriale) 2° Ufficio 2° Servizio dipendente dalla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici che si occupa nello specifico della:

- Gestione dei contratti di costruzione e di manutenzione di aeromobili, motori e accessori di proprietà di tutte le Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato;

- Sorveglianza dei Sistemi Qualità di tutte le aziende liguri che lavorano per l’Amministrazione della Difesa;

- Modifiche e gestione della configurazione di aeromobili, motori e accessori di interesse dell’Amministrazione;

- Certificazione, Omologazione e Qualificazione di aeromobili, motori e accessori di interesse dell’Amministrazione;

L’U.S.T., esistito nella Ditta Piaggio per ben 53 anni, ha scritto una pagina della storia importante dell’Aeronautica Militare.

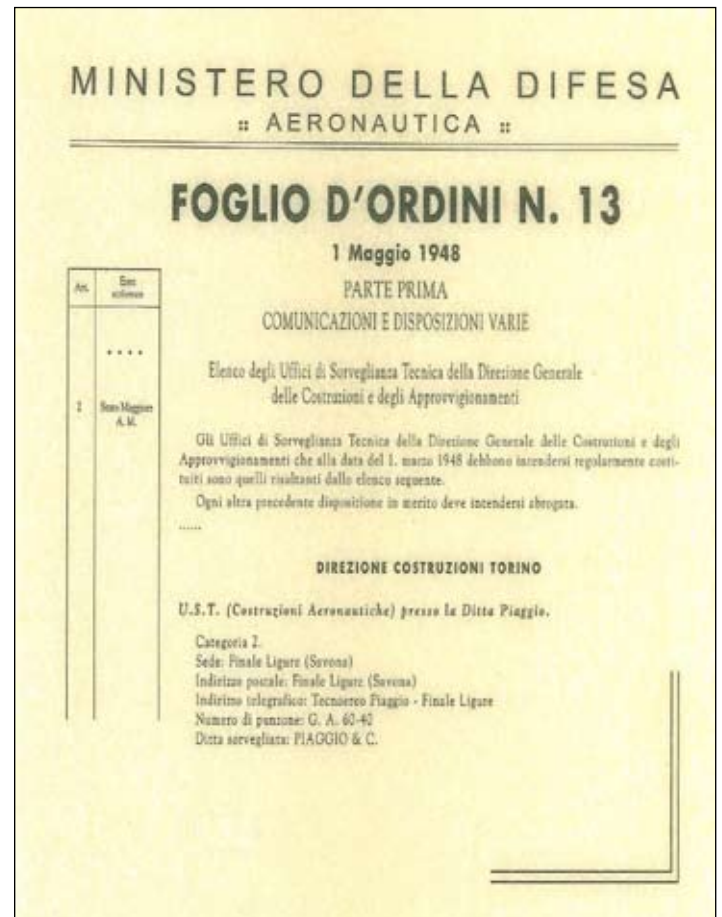
Tutte le persone che, nel corso di questi anni, si sono avvicinate nel portare avanti i vari compiti, hanno dedicato impegno e cura nel proseguire un percorso lavorativo lascia-

to in eredità, di volta in volta, dai predecessori; tutto questo essendo spinti non solo da un’etica professionale ineccepibile, ma soprattutto dalla passione per la Forza Armata a cui appartenevano.

A nome mio e di tutti coloro

che ne hanno fatto parte, un grazie per averci dato l’opportunità di contribuire a scrivere questa meravigliosa pagina di storia.

Cav. Raffaele Barricella



SPONSOR 10

SPONSOR 11



# Origine del Piaggio P 180 Avanti

*Abbiamo chiesto all'ing. Alessandro Mazzoni di raccontarci l'origine del P180 Avanti. Ecco cosa ci ha scritto:*

L'idea originale di un aereo di classe media per il trasporto privato di passeggeri business, configurato con tre superfici portanti, è iniziata durante la mia permanenza negli Usa negli anni Settanta e ha preso forma dopo il ritorno alla Piaggio di Finale Ligure. Solo agli inizi degli anni Ottanta il progetto raggiunse una configurazione vicina a quella attuale. Con la piena confidenza nella affidabilità dei risultati ottenuti, ritenni che era giunto il momento di presentare il progetto al Dott. Rinaldo Piaggio, il quale decise che, date le caratteristiche che un aereo realizzato su quelle basi avrebbe potuto offrire sul mercato, sarebbe stato ragionevole correre il rischio di autorizzare il proseguimento della indagine di fattibilità utilizzando tutte le conoscenze e i mezzi appropriati per raggiungere la

certezza di successo. Era il Marzo del 1979. Da quel momento il P180 era diventato un programma ufficiale della Piaggio. Fu così possibile ricorrere alla

consulenza di noti professionisti americani, esperti d'aviazione generale, che in USA aveva da sempre la massima diffusione e all'impiego delle gallerie del vento transoniche americane, come tra l'altro, quella della Boeing di Seattle, Wa, quella della Convair di San Diego, Ca, e quella a flus-



so laminare della Kansas University a Wichita, Ka. Una parte non secondaria l'ha svolta la galleria aerodinamica della Piaggio di Finale, in quanto essendo immediatamente di-

Il certificato di aeronavigabilità fu rilasciato da RAI e dalla FAA americana il 7 maggio 1990. Era chiaro che le eccezionali caratteristiche di volo del velivolo, in particolare la grande efficienza aerodinamica che ha portato a una riduzione del consumo di carburante superiore al 30% rispetto agli altri aerei della stessa classe, era dovuta essenzialmente all'impiego della terza superficie portante. Particolare molto significativo, a questo riguardo, è stato il rilascio nel 1988, del brevetto da parte del "Patent Office" americano, che protegge il P180 con la sua configurazione a tre superfici dalla concorrenza e me ne assegna ufficialmente l'invenzione.

Il programma del P180 rappresenta il periodo di massimo splendore per l'Ufficio Tecnico di Finale e per la Piaggio un successo tecnico eccezionale, riconosciuto apertamente da tutto il mondo aeronautico internazionale.

Diversi colleghi stranieri e, purtroppo, anche alcuni italiani, sono convinti che il progetto iniziale del P180 sia frutto di una collaborazione tra la Piaggio e la Gates Learjet o addirittura che il progetto originale sia di quest'ultima. Sono lieto che mi si presenti questa occasione per ribadire che il P180 è un aeroplano tutto italiano, sia come progetto che come concezione e costruzione. Per di più è un velivolo tecnologicamente all'avanguardia che onora il nome del progettista, dell'Ufficio Tecnico, di tutti coloro che, a Finale e Genova, hanno contribuito alla sua costruzione e collaudo, nonché quello del Dottor Rinaldo Piaggio che si è assunto il rischio economico ed industriale della sua realizzazione.

Ing. Alessandro Mazzoni

SPONSOR 12

sponibile è potuta intervenire fin dall'inizio del programma, quando la configurazione era ancora in fase di definizione.

Questa galleria era ancora quella progettata nel 1929 dall'ing Gabrielli per provare i modelli dell'ing Pegna. Anche se era a bassa velocità e di tecnologia superata era ancora uno strumento prezioso per la ricerca aerodinamica.

I lavori di ricerca e sviluppo e costruzione dei prototipi richiesero cinque anni. Un'anno durarono le prove a terra preliminari al volo, che avvenne sull'aeroporto di Genova il 20 agosto del 1986. Quello fu il 51° velivolo creato dalla Piaggio da quando aveva cominciato a costruire aerei.

Il programma di collaudi sia a terra che in volo procedette senza particolari problemi.

Il P180 si comportava esattamente come era stato previsto. Non ci fu mai un'interruzione dei voli determinata dalla necessità di apportare modifiche.

# PIAGGIO: ricordi di un piaggista

Da alcuni anni si sentono notizie sulla chiusura dello Stabilimento Aeronautico Piaggio di Finale Ligure e di un suo trasferimento a Villanova. Questo fatto mi rattrista, e mi amareggia. Ho lavorato circa quarant'anni nella Fabbrica, per questo vorrei scrivere alcuni miei ricordi di quello che ho visto e di quello che mi è giunto oralmente. Spero di dare un contributo per ricordare agli ex Piaggisti il loro passato di lavoro e lasciare ai giovani un cenno di come hanno vissuto i loro nonni e padri nella Piaggio. Nelle esposizioni dei fatti, non seguirò una precisa cronologia, e non m'inoltrerò nella storia della fabbrica Piaggio a Finale, né sulle sue produzioni; per questo invito il lettore a leggere le tre pubblicazioni, reperibili nella Biblioteca Mediateca di Finale Ligure: Angelo Tortarolo, *1900 - 1907 La Piaggio a Finale Ligure*, edit. in pr. prima edizione 2001, id. seconda edizione a cura dell'Associazione E. Celesia, 2011; Vittorio Rizzato, *I.A.M. Rinaldo Piaggio stabilimento di Finale Ligure, dal 1884 a oggi*, Finale Ligure 1992.

La prima denominazione sociale dello stabilimento fu "Società Officine di Finalmarina, per la costruzione di veicoli ferroviari", seguì "Società Officine Ferroviarie Piaggio, Sestri, Finalmarina", seguì ancora: "Società Aeronautica Rinaldo Piaggio S.p.A." il 22 dicembre 1998, divenne: "Piaggio - Aero Industries".

All'inizio delle attività produttive (1907), parte delle maestranze proveniva dai cantieri navali di Finale, chiusi per mancanza di commesse: il passaggio da costruzioni di barche a vela a quelle a motore aveva cancellato molti cantieri e posti di lavoro. Agli operai degli ex cantieri si aggiunsero molti giovani provenienti dal settore agricolo finalese e non mancarono alcuni artigiani bottai - operanti nella Valle di Pia - Calvisio, dove la lavorazione delle botti era assai



Sciopero nazionale - Roma (Febbraio 1973)

diffusa.

L'ambiente e la vita all'interno dello stabilimento nei primi anni di attività lavorativa, per la maggior parte degli occupati, era faticoso, rischioso ed era svolto da operai forgiatori, battimazza, fucinatori, calderai; lavoravano anche dodici ore il giorno. Con la costruzione dei velivoli, la situazione migliorò, si trattava d'un lavoro meno massacrante, i primi velivoli, erano costruiti per la maggior parte di legno e tela, anche il lavoro di falegnameria aumentò e si specializzò.

Tra le maestranze si annoveravano anche molti manovali, i giovani erano assunti come garzone (alcuni entrarono a tredici anni).

Terminata la Seconda Guerra Mondiale (1945) i giovani furono assunti come apprendisti, ma quando uscì l'agognata legge sull'apprendistato che imponeva al datore di lavoro di svolgere corsi professionali, i giovani furono assunti come manovali specializzati, "fatta la legge, trovato l'inganno..."

Facciamo un passo indietro. Nei primi anni di apertura dello stabilimento l'entrata era da Via Capra-

zoppa, vicino alla ciminiera e alla vasca dell'acqua, questa entrata rimase attiva sino al 1939, anno in cui si costruì il Grande Palazzo - Uffici.

All'inizio della Via Caprazoppa, dopo il passaggio a livello (eliminato con un ponte) sulla sinistra si trovava (e c'è ancora) una casa adibita a osteria, denominata "dei Bersaglieri", già esistente dalla metà del Settecento, quando a Finale giungevano barconi provenienti dall'isola d'Elba con carichi di minerale ferroso che poi era portato a dorso di mulo in Valle Bormida, nelle ferriere. L'osteria era un punto di ristoro, e i suoi principali clienti erano operai e impiegati della Piaggio. La maggioranza degli operai si portava da casa il pranzo (*pignatin*) e per tenerlo al caldo erano allestite apposite vasche grandi che contenevano acqua calda, la mensa aziendale fu aperta negli anni 1930. Prima della costruzione del Palazzo gli uffici si trovavano in una *palazzina*, dell'ex Ditta Dene-gri che estraeva pietre dalla vicina cava (una curiosità: anche dopo la costruzione del grande palazzo degli uffici, per indicarlo si usava

sempre il termine "la *palazzina*"). Negli anni Trenta la produzione aerea era notevole, a motivo delle guerre nelle Colonie d'Africa e a causa della Guerra Civile in Spagna: le guerre portano sempre un aumento della produzione bellica. In questa nuova situazione giunsero maestranze specializzate nel settore della progettistica e nella lavorazione meccanica. Queste nuove forze portarono anche un aiuto all'economia del Finale; molte famiglie si fermarono e alcune di queste sono ancora presenti con i loro nipoti e pronipoti, che ora si possono dire Finalesi. Nel 1935 un operaio medio percepiva £ 500.00 al mese divise in due quindicine. Quando un impiegato andava in pensione (quaranta anni di lavoro), con la "buona uscita - liquidazione" si poteva comprare un alloggio, mentre all'operaio che andava in pensione, rimanevano i soldi per vivere.

Gli anni 1930 furono quelli del consolidamento territoriale del regime fascista, le maestranze condizionate dalle direttive fasciste, come in tutta l'Italia, se volevano lavorare, dovevano iscriversi al

partito nazionale fascista, e partecipare a tutte le iniziative miranti a forgiare lo spirito fascista e di patrioti. Nacque il Dopolavoro fascista, in cui si cercava d'inculcare la fede fascista, attraverso il cameratismo. Era un luogo in cui si praticavano attività sportive di gruppo, come il gioco delle bocce, tamburello e altri e non mancava il Gruppo Filodrammatico che si esibiva al Teatro Sivori. Si organizzavano feste campagnole e giochi di spiaggia, i bambini erano mandati in estate nelle colonie montane.

L'organizzazione fascista si era impossessata della festa cattolica del 6 gennaio, l'Epifania, che era sempre stata festeggiata con l'arrivo dei Ré Magi che portavano doni. Con la cultura fascista, cambiò la tradizione, alla vigilia della festa si riunivano i figli dei dipendenti e la Befana a portare doni.

Il Dopolavoro s'interessava anche dei soldati reduci dai fronti di guerra, con problemi di malattie o feriti. Furono ospitati negli ospedali (S. Corona) e in alcune colonie balneari, trasformate in ospedali (Lancia, Cremona). Le visite ai ricoverati oltre a infondere coraggio e speranza, erano l'occasione per portare dolci, sigarette e quanto consentito.

Per i giovani, in particolare per quelli che non avevano frequentato le scuole sino alla quinta elementare, si organizzarono scuole serali. Va ricordata l'iniziativa nel 1925 dell'architetto Pietro Paolo Bonora (1888-1969) che diede vita a una scuola di disegno tecnico per le maestranze e i giovani della Piaggio. In seguito si aprì la Scuola di avviamento al lavoro presso il Palazzo Ghiglieri.

All'interno dello stabilimento, nei diversi reparti, non c'era riscaldamento e, per dare un po' di sollievo a chi lavorava, si ricorreva a grandi bidoni, nei quali si bruciava quello che capitava, ogni tanto - capo permettendo - si andava a prendere una *còda* (calda).

Durante l'estate, per la grande calura, si interveniva con l'acqua che era distribuita da alcune

operaie, versata in contenitori di zinco, chiamati *pirùn*, si beveva a garganella (in un inventario della fine del 1990 si trovarono ancora in carico a magazzino).

Sul territorio del Finale, all'apertura della Piaggio esistevano già attività di carattere sociale e sindacali; erano le Società di Mutuo Soccorso tra artigiani, operaie e contadini, dette anche SOMS, nate alla metà dell'Ottocento, sotto l'influsso in gran parte d'ideologie mazziniane. A Finale, l'8 dicembre 1870 fu fondata la *Società di Mutuo Soccorso fra gli Opera di Finale*. Anche a Finalborgo nacque *La Fratellanza operaia* - corrispondente alla Società di Mutuo Soccorso - per opera di Emanuele Celesia (1821-1889), mazziniano, pedagogo, storico nato a Finalborgo e morto a Genova. Anche nella frazione di Perti, sorse nel 1898 la *Società Agricola Operaia di Mutuo Soccorso di previdenza*. Lo scopo di queste Società era quello di dare un aiuto agli iscritti in caso di gravi malattie, invalidità o in circostanze particolari di famiglia. Il 25 ottobre 1928 alla Piaggio fu costituita la *Società Mutua Interna per il personale dello stabilimento della Società a nome Piaggio & C. di Finale Ligure*.

Il primo sciopero alla Piaggio avvenne il 29 dicembre 1908, a causa delle troppe ore lavorative giornaliere (la Piaggio non voleva assumere nuovi operai). Alcuni operai uscirono dallo stabilimento, dopo aver svolto le ore normali di lavoro (otto ore). La direzione dello stabilimento, redarguì gli operai, minacciandoli di licenziamento, e fu sciopero, ne seguì un accordo tra le parti.

Tra i principali scioperi va ricordato quello generale del 31 luglio 1922, che purtroppo sancì la nascita del regime fascista all'interno dei luoghi di lavoro e la fine dell'antifascismo. All'interno dello stabilimento vi furono sempre degli operai antifascisti che, qualora individuati erano allontanati dal lavoro. Famoso fu lo sciopero nazionale, del 25 luglio 1943, da cui prese spunto la Resistenza.



1° Maggio 1919 Operai Piaggio da i 3 Gorbi (buchi, grotte ) in Via Caprazoppa



Stabilimento Piaggio anni 20 – Produzioni ferroviarie



Gru demolita nel 1979. Era utilizzata per mettere in mare gli idrovolanti

Negli anni dopo il 1945 e sino a oggi non sono mancati scioperi, dovuti al rinnovo del Contratto Nazionale di Lavoro e per problemi interni. Alla Piaggio si è sempre guadagnato meno che in altri stabilimenti metalmeccanici; i motivi vanno ricercati anche nell'assenza di altre fabbriche in concorrenza con i prodotti della Piaggio.

Ricordo che, in occasione della dichiarazione di guerra – il 10 giugno 1940 – nel pomeriggio, in piazza Vittorio Emanuele II, si radunarono tutte le organizzazioni fasciste per ascoltare attraverso grandi altoparlanti collegati alla radio il discorso del duce che annunciava l'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania. Giunsero anche le Maestranze.

ze della Piaggio, inquadrate in un lungo corteo, precedute dalla banda, che eseguiva inni patriottici. Alla fine del discorso, alcune persone sembravano felici di partire per servire la Patria, altri erano preoccupati e pessimisti sul risultato finale; molte madri, spose, fidanzate piangevano. La prima sera di guerra furono spente tutte le luci, le finestre delle case furono oscurate con tende come ordinato; se qualcuno disobbediva era multato o portato in prigione.

Dal primo giorno della dichiarazione di guerra, al 25 aprile 1945 a Finale tra bombardamenti, mitragliamenti e lanci di spezzoni incendiari si ebbero 51 attacchi, tre dal mare con sommergibili che lanciavano siluri e cannoneggiavano la costa.

A circa sei ore dell'entrata in guerra, un aereo francese sorvolò a bassa quota il Finale in particolare la zona Piaggio e la stazione ferroviaria (forse faceva rilevamenti fotografici). Il 16 giugno 1940, vi fu un bombardamento navale con alcuni danni alla Piaggio. Il 17 giugno 1940, alle prime luci del mattino, aerei francesi bombardarono lo stabilimento e distrussero alcuni capannoni e danneggiarono Via della Caprazoppa. Il 22, 23 di giugno seguì un altro bombardamento, con mitragliamento.

La direzione dello Stabilimento decise di trasportare le lavorazioni in luoghi più sicuri, i velivoli

in costruzione furono portati nel rifugio della galleria ferroviaria di Ghigliazza, per continuare la lavorazione; una parte delle lavorazioni e delle maestranze, furono trasferite ad Alba. Nonostante queste misure un bombardamento distrusse tutto, e un'altra parte di lavoro fu smistato a Ceva ma con poco risultato di produzione. A Finale continuarono i mitragliamenti, fortunatamente con pochi danni. Molte volte i bombardamenti diretti alla Piaggio e alla stazione ferroviaria colpirono per errore le case nei dintorni.

Per tutto il periodo della guerra (1940-1945) la sirena della Piaggio per annunciare attacchi aerei o navali, suonò 954 volte per un totale di ore 650,10. È interessante ricordare com'erano dati gli allarmi, il pre allarme consisteva in tre squilli di sirena, l'allarme aereo in sei squilli, se si trattava di un attacco navale, la sirena suonava lungamente a intermittenza, mentre cinque squilli segnalavano il cessato pericolo. Com'era captato l'arrivo degli aerei? Sulla Caprazoppa si trovava una postazione munita di apposite apparecchiature (aereofono), costituita da una piattaforma girevole con due grandi parabole leggermente coniche, poste verticalmente, che avevano il compito di percepire il rumore dei motori degli aerei a 25 km. di distanza, il personale addetto all'ascolto era collegato

con apposite cuffie alle due parabole che amplificavano il rumore dei motori. Bisognava essere abili a distinguere i rumori dei motori degli aerei italiani da quelli degli aerei del nemico. Percepito il pericolo, si telefonava alla portineria della Piaggio dalla quale veniva azionata la sirena.

Con l'occupazione tedesca (1943), i Finalesi (non solo) subirono le deportazioni in Germania: sette furono i deportati della Piaggio, 25 in tutto il Finale (si segnala la recente pubblicazione: *Finale - Mauthansen - Finale "Un viaggio che non potrò mai dimenticare"* intervista ad Antonio Arnaldi -Tunittu, matricola 58673 a cura di Teo De Luigi, edito dalla Biblioteca Mediateca Finalese nel 2012).

Nel 1943, fu aperto lo spaccio aziendale, dove si vendevano prodotti di prima necessità - bisognava consegnare i bollini della carta annonaria - nel medesimo anno fu aperta la mensa e migliorati i pasti.

Negli ultimi anni di guerra alcuni operai all'interno dello stabilimento, producevano facendo evaporare l'acqua di mare il sale che serviva come forma di scambio con i contadini che producevano prodotti agricoli. Si producevano anche pentole in alluminio.

Terminato il periodo bellico, lo stabilimento riaprì con la ricostruzione dei capannoni distrutti dai bombardamenti. Il lavoro di pro-

duzione non riprese molto presto, si dovette attendere ancora fino al 1948, quando giunsero le prime commesse militari per la costruzione di aerei e motori. Molto significativa fu la costruzione di alcune parti della Vespa e dell'Ape.

In questi centocinque anni di attività produttiva, si ricordano tre incendi, il primo avvenne il 12 maggio 1909 alle ore 3.20. Alcuni scarti di lavorazione di legna presero fuoco, i danni furono ingenti, andò distrutta, la camera calda, dove si verniciavano i vagoni, quattro di questi, in attesa di collaudo furono distrutti dalle fiamme. Il secondo incendio si verificò sempre nel medesimo anno, il 4 settembre, ma i danni non furono gravi. Il terzo incendio risale al febbraio 1972, e fu causato dal cattivo funzionamento di una stufa a legna. Provocò danni nel magazzino generale; oltre al materiale per la produzione andarono distrutti alcuni documenti importanti.

Le prospettive di oggi 2013, sono allarmanti, speriamo solo che, con il trasferimento a Villanova, il territorio ex Piaggio, non dia il via a una speculazione edilizia, ma possa ospitare un polo di attrazione turistica e culturale per dare a Finale un nuovo volto pulito e per garantire un avvenire ai nostri figli.

Luigi Alonzo "Bixio"

SPONSOR 13

SPONSOR 14

# La Galleria Aerodinamica e la Vasca Idrodinamica dello stabilimento Piaggio di Finale

Alla fine degli anni '20 l'ingegner Giovanni Pegna era impegnato nella progettazione del P.7 e per definire la configurazione dell'idrocorsa per il *Trofeo Schneider*, ebbe la necessità di una galleria aerodinamica.

Rinaldo Piaggio gli dette fiducia ed acconsentì a dotare la *Direzione Tecnica Aviazione* di Finalmarina della prima galleria aerodinamica privata italiana. Fu lo stesso Pegna nel 1932 a documentare la costruzione della galleria nel suo articolo *Alcune idee sugli idrovolanti da*

inconfondibili.

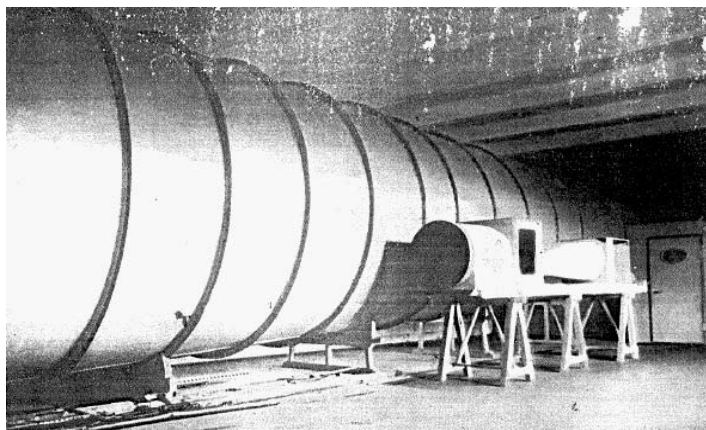
La galleria aerodinamica dello stabilimento di Finale era (ed è tutt'oggi) del tipo a circuito aperto con vena chiusa, ed è sistemata all'interno della grande aviorimessa; in questo modo, pur essendo a circuito aperto, non risente l'influenza delle perturbazioni atmosferiche.

La galleria fu costruita negli anni 1928-29 e completata nel 1933. Per l'esame preventivo dei vari elementi dell'impianto ne fu costruito un modello in scala 1/7 sul quale furono eseguite prove a getto libe-

l'ingresso nella galleria e per sistemare il modello in prova; di fianco vi sono due ampi pannelli di materiale trasparente che permettono di osservare il modello durante le prove. Prima dell'elica è sistemata una rete di protezione per impedire che, in caso di rottura del supporto, il modello la colpisca. Posteriormente all'elica sono sistemate le palette che deviano la corrente di 90° all'interno dell'hangar. La lunghezza totale della galleria è di circa 30 metri.

L'elica ventilatrice a 16 pale di le-

ramente realizzata nello stabilimento di Finale: un vero capolavoro di meccanica fine. Lo schema della sospensione a fili per la determinazione dei coefficienti di portanza, resistenza e momento, corrispondeva a quello classico di Göttingen; diversa invece era la trasmissione che portava gli sforzi al tavolo dell'operatore. La determinazione della velocità era fatta per mezzo di un tubo di Pitot collegato a un manometro ad acqua con la canna inclinata di 30° sull'orizzontale. Per la determinazione dei momenti



La Galleria Aerodinamica ed il suo modello in scala (Foto indicata come fig. 22 su *Rivista Aeronautica* n° 6, giugno 1932)

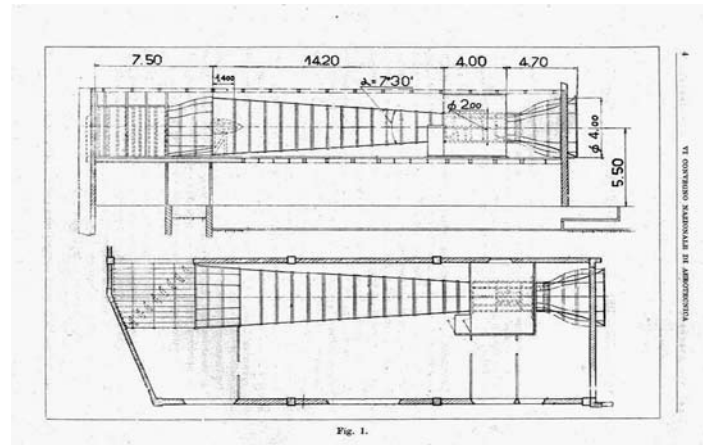
corsa: *...in particolare non era gradevole domandare agli impianti aerodinamici di Roma che servono sia per il R. Governo che per tutte le Ditte, il tempo e i mezzi necessari per le esperienze che avevo il proposito di fare...*

*...ottenni perciò di costruire presso la mia Ditta un canale del vento il quale mi sarebbe stato utile anche per altri studi, fra i tanti che desideravo o dovevo approfondire. La figura 22 rappresenta il canale del vento di Finalmarina che è del tipo moderno con camera di prova stagna e con getto d'aria guidato...*

Per la verità la galleria fu pronta solo nel 1933 e quindi Pegna non poté utilizzarla per lo studio dell'aerodinamica del P.7 ma, da quando entrò in funzione, essa diede sempre agli aeroplani PIAGGIO quell'*"impronta del vento"* che li rende

ro. Il modello della galleria non è più disponibile ma è visibile nella fotografia sopra a sinistra.

Le esperienze furono eseguite con varie forme di imbuto di presa del diffusore e con varie lunghezze del percorso del getto attraverso la camera. La galleria tutt'oggi si compone di tre tronchi: il tronco di presa convergente lungo 4,7 metri, il tronco cilindrico sede degli esperimenti lungo 4 metri e del diametro di 2 m, il tronco divergente lungo 14,2 metri ed avente un angolo di 7°30'. I primi due tronchi sono costruiti in legno mentre il divergente è in lamiera d'acciaio chiodata. All'inizio del tronco cilindrico è sistemato il raddrizzatore della corrente d'aria, costituito da un cassellario in lamiera di acciaio. Nella parte sinistra del tronco centrale, rivolto verso lo sperimentatore, è sistemato il portello che serve per



Schema della Galleria Aerodinamica (Dagli *Atti del Convegno Nazionale di aerotecnica*, 1941)

gno del diametro di circa 3,5 metri, costruita a mano, un tempo era azionata da un motore elettrico asincrono di 100 cavalli e 220 Volt. Il motore portava un riduttore a satelliti coassiale che riduceva il numero dei giri da 1450 a 350. La corrente elettrica per il funzionamento del motore era fornita da un gruppo elettrogeno diesel - alternatore e la variazione della velocità era ottenuta agendo sul regolatore del diesel. Nel 1941 il motore fu inserito sulla linea elettrica industriale e le variazioni di velocità si ottenevano mediante una resistenza regolabile inserita sul circuito che portava la corrente al motore. La variazione di velocità era compresa nell'intervallo da 25 a 40 m/s.

La bilancia a fili fu progettata dall'ingegner Corradino D'Asciano (famoso per il suo contributo all'ideazione della Vespa) e fu inte-

di imbardata fu sistemata entro la galleria una bilancia di torsione. La misura della turbolenza fu eseguita col metodo della sfera.

La galleria fu descritta dall'ingegner Pegna nel 1928 quando, per dare impulso all'attività di ricerca, la Commissione permanente dell'*Amministrazione del Fondo Guggenheim* deliberò di destinare la somma di 5.000 lire alle migliori memorie originali presentate: al congresso annuale A.I.D.A. di quell'anno, tenutosi a Torino dal 17 al 22 settembre, gli ingegneri della PIAGGIO Pegna e Gabrielli parteciparono con diversi lavori tra cui una memoria intitolata *Il nuovo impianto idroaerodinamico Piaggio - Pegna a Finalmarina*. Più recentemente l'ingegner Alberto Faraboschi pubblicò una descrizione particolareggiata della Galleria intitolata *La Galleria del Vento*

dello Stabilimento PIAGGIO edita dall'Istituto Poligrafico dello Stato di Roma in occasione del VI Convegno Nazionale di Aerotecnica del 1941.

La fotografia qui sotto è legata ad una testimonianza interessante. Durante il giorno di apertura al pubblico dello Stabilimento di Finale, il 3 dicembre 2005, incontrai il signor Rossello, che conoscevo da molti anni perché fu a lungo *Piaggista* impiegato nel reparto Manutenzione Impianti. Ormai in pensione, il signor Rossello era sempre "innamorato" della "sua" Azienda, tanto da venire a visitarla anche dopo averci passato tutta la vita. Chiacchierando della PIAGGIO, Rossello mi raccontò che un giorno, mentre era impegnato in operazioni di manutenzione sul motore della galleria, arrivò Armando Piaggio. L'ingegnere, parlando in genovese, si raccomandò di aver cura del supporto del motore e di non rottamarlo, nel caso che fosse stato necessario sostituirlo, ma di preservarlo per



La grande elica lignea, fatta a mano, della galleria di Finale (Foto M. Burnengo, 3/12/2005)

esporlo insieme ai modelli. Infatti disse che il supporto aveva un valore storico, essendo stato ricavato da quello di un *S.I.A.I. Marchetti S.55* che la PIAGGIO aveva prodotto su licenza in numerosi esemplari e che ben si prestava ad essere impiegato per sostenere il motore della nostra galleria senza disturbare il flusso dell'aria a valle della grande elica. Lasciai il collega Rossello con la promessa di concedermi un'intervista più approfondita sulla sua permanenza in PIAGGIO e pregai il

collega Burnengo (appassionato di fotografia e praticamente fotografo semi-ufficiale dell'Azienda dopo il pensionamento del signor Richeri, l'ultimo fotografo ufficiale) di immortalare lo storico supporto sperando che non andasse perduto.

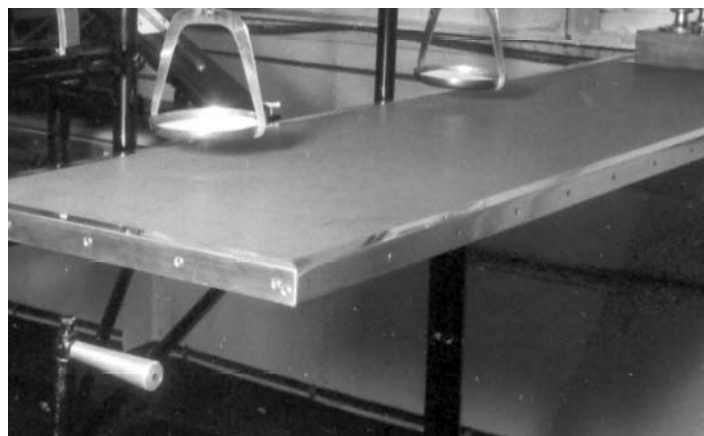
Uno dei risultati più importanti della ricerca aerodinamica condotta nella Galleria del Vento Finalese fu l'ideazione dell'Ipersostentatore a Doppia Fessura (*Double Slotted Flap*), frutto delle prove dell'ingegner Pegna. Infatti nel 1934 la PIAGGIO fu la prima nella storia dell'aviazione ad installare tale dispositivo sulle ali del P.23M e, successivamente, su quelle del P.32. Il dispositivo è comunemente utilizzato su numerosissimi aeroplani moderni.

Oggi la galleria è dotata di un motore elettrico da 120 cavalli e la velocità massima ottenibile è di circa 42 m/s.

L'antica bilancia a fili concluse la sua carriera nel 1980 con le prime prove del P.180 e quell'anno fu sostituita da una moderna bilancia ad estensimetri. In tal modo è stato ridotto il carico di lavoro dell'operatore, migliorate significativamente la precisione e la ripetitività dei risultati ed è stato ridotto drasticamente il tempo di esecuzione delle prove. Nelle sue parti essenziali l'attuale catena di misura risulta costituita da una bilancia ad estensimetri elettrici e da un'unità di controllo e di acquisizione dati gestite da un calcolatore.

La vasca idrodinamica era situata sotto la galleria (oggi non esiste più) ed era lunga 43 metri e larga 1,5 metri. La vasca serviva a misurare la resistenza all'avanzamento di scafi ed analizzare, mediante registrazione fotografica, il comportamento degli scafi durante il distacco e l'ammarraggio ed il comportamento dei velivoli terrestri in caso di ammaraggio forzato.

Il carrello per le prove idrodinamiche portava il modello e lo strumento registratore. Il carrello era costruito in lega leggera ed aveva uno scartamento di 1600 mm, correva su due rotaie poste sulle sponde della vasca ed era tirato mediante cavi flessibili da un verricello



L'antica bilancia a fili della Galleria finalese, foto del 4 settembre 1941 (Foto coll. P. Faraboschi)

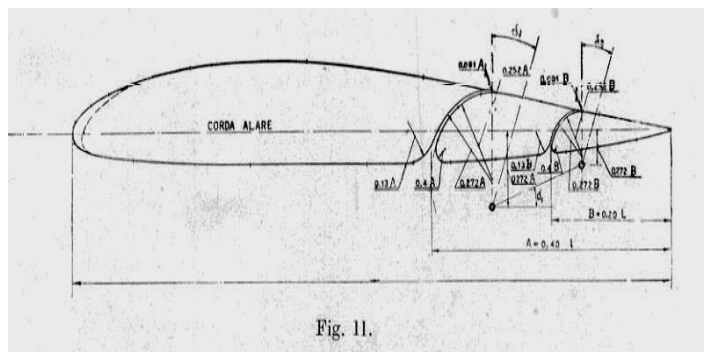
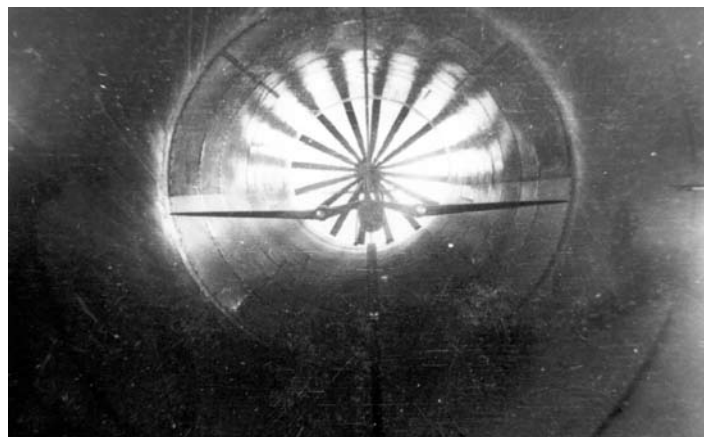


Fig. 11.

Studio sull'ipersostentatore a Doppia Fessura del 1934 (da Atti del VI Convegno Nazionale di Aerotecnica)



P.23M in galleria nel 1934 (Foto Piaggio)



Prove di visualizzazione del flusso con vernici oleose su un modello del P.180 nella galleria di Finale (Foto Piaggio)



La vasca idrodinamica di Finale (Foto Piaggio)

azionato da un motore elettrico da 3 cavalli alimentato con un variatore di velocità. La velocità massima di prova era 6 m/s.

Il carrello portava un tamburo registratore. Sul tamburo registratore venivano direttamente riportati le forze agenti e gli assetti del modello in funzione del tempo. Sull'asse del carrello era sistemato inoltre il carrello di sostegno del modellino che era sostenuto nella parte anteriore da una molla tarata. Gli spostamenti longitudinali del carrello porta modellino erano segnati su un tamburo registratore mediante una punta. Conoscendo la taratura della molla era facile risalire alla resistenza all'avanzamento. Sul tamburo registratore venivano inoltre registrati gli intervalli di tempo (base tempi) mediante un'altra punta azionata da un'elettrocalamita il cui circuito si chiudeva a intervalli di 1/2 secondo per effetto di un movimento ad orologeria. Una seconda elettrocalamita, mediante una terza punta segnava contemporaneamente l'intervallo fra successivi contatti fissati a distanza di 2 metri in prossimità della rotaia.

Il modello poteva spostarsi verticalmente per mezzo di un parallelogramma che consentiva inoltre la sistemazione di contrappesi per alleggerirlo.

La Galleria Aerodinamica e la Vasca Idrodinamica furono il risultato tangibile presso la PIAGGIO di Finale della nuova politica nazionale di sviluppo dell'industria aeronautica nazionale del primo dopoguerra.

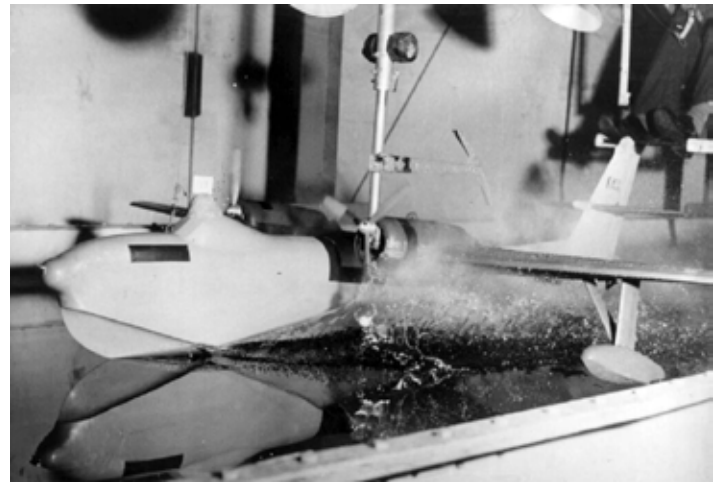
Nel nostro Paese la stasi produttiva si protrasse dalla fine della Prima Guerra Mondiale fino agli anni 1924 - 1925 poiché la domanda di aeroplani per uso commerciale fu molto ridotta, non essendoci ancora una vera richiesta di trasporto aereo, e quella di aeroplani militari crollò.

Ma con l'avvento al potere del partito fascista iniziò una politica di promozione dell'aeronautica, sia commerciale che, soprattutto, militare<sup>1</sup>.

Dopo la sua costituzione nel 1923, il Ministero dell'Aeronautica fu retto da Italo Balbo dal 1926 al 1933 e questo periodo fu molto significativo per lo sviluppo di tutta l'industria del settore. Il periodo di Balbo fu caratterizzato da un'intensa attività allo scopo di stabilire legami più stretti con le industrie e fornire un'immagine brillante delle realizzazioni del regime. Fu il periodo delle grandi crociere e trasvolate e della competizione per i primati assoluti di velocità e di quota dove l'Italia primeggiò non solo col famoso *Macchi MC.72* ma anche con i numerosi e poco conosciuti primati di velocità e di quota ottenuti dagli aeroplani (P.23R) e dai motori della PIAGGIO (P.XI RC72V).

La galleria aerodinamica e la vasca idrodinamica finalesi hanno dato "l'impronta del vento" agli aeroplani e "l'impronta dell'acqua" agli idrovolanti della PIAGGIO.

Il pensiero "non convenzionale"  
1 - F. Spairani, A. Venier - Una politica aeronautica per l'Italia - L'industria Italiana fra autonomia e collaborazione. Franco Angeli Libri, Milano, 1988.



Lo scafo del P.155 in prova alla vasca idrodinamica (Foto Piaggio)

dell'ingegner Giovanni Pegna è ben riconoscibile nei suoi studi e nei suoi progetti. La memoria di tutto questo è custodita presso l'Archivio Storico della PIAGGIO e la raccolta di modelli aerodinamici in mostra nel locale adiacente alla galleria costituisce una parte del grande e poco conosciuto contributo che la nostra Azienda ha dato all'aviazione.

Già negli anni '20 Pegna introdusse in PIAGGIO l'idea di abbandonare gli schemi dominanti a favore di soluzioni innovative. In contrasto con gli orientamenti tecnici dell'epoca, egli sostenne che l'incremento delle prestazioni degli aeroplani andava perseguito non già con l'aumento della potenza motrice (e dei consumi) ma piuttosto con l'affinamento aerodinamico. Tale "filosofia" entrò a far parte della cultura aziendale e col passare del tempo i successori di Pegna sulla poltrona di Direttore Tecnico Velivoli

ne furono influenzati e sentirono il bisogno di "inventare" qualcosa di nuovo. Per questo motivo molti aeroplani PIAGGIO non sono convenzionali.

Come non riconoscere infatti l'originalità dell'idrocorsa P.7 di Pegna, con le alette idroplane al posto dei galleggianti, del P.136 di Casiraghi e Faraboschi, anfibio del secondo dopoguerra, con i suoi motori in configurazione spingente installati su un'ala "a gabbiano" per allontanare le eliche dalla superficie dell'acqua? E come non riconoscerla ancora nell'aerodinamica finissima del P.180, con la sua configurazione a "tre superfici" di Alessandro Mazzoni che, insieme alle eliche spingenti e alla fusoliera evolutiva, fanno dell'ultimo progetto PIAGGIO il turboelica executive di gran lunga più veloce e parco nei consumi della sua categoria?

Paolo Chiarlone  
Finale, febbraio 2013



La galleria dei modelli

# Ancora sulle Officine della Cultura

## Conservare l'intero Hangar per trasformarlo in un polo culturale di interesse regionale



Non capita molto spesso che, quasi improvvisamente, dall'oggi al domani, una città si trovi a dover immaginare cosa fare di un territorio di non molto inferiore e contiguo alla superficie su cui sorge. Nell'ambito poi di una fascia come quella costiera della nostra regione, fortemente antropizzata questo è ancora più difficile, raro se non impossibile.

Il trasferimento della Piaggio a Villanova lascerà invece libera proprio un'area di portata simile e si può capire che immaginare e decidere cosa esattamente farne non sia assolutamente cosa semplice ma un dato è certo: qualunque progetto si finisca per realizzare si condizionerà in modo determinante il futuro della città. Se, come si progetta a ovest di Finale nascerà un nuovo insediamento abitativo, funzionalità, dimensioni, e impatto a parte (e non è un discorso di poco conto), la questione fondamentale sarà quella di come fare affinché al suo interno trovi spazio anche qualche struttura pubblica che lo

renda un quartiere vivo e parte vera di Finale, frequentabile, e non una zona "morta". Fino ad oggi quest'area dalla lunga storia (si veda l'articolo a p. 5) era viva per il lavoro che lì si svolgeva e così è stato per oltre un secolo ma non basterà costruire case per garantire che l'Ovest di Finale si integri in una città il cui tessuto è storicamente ricco di emergenze sociali, culturali, economiche, religiose stratificate nel corso di molti secoli.

Teniamo inoltre presente che, solo ora che la Piaggio sta per trasferirsi, cominciamo a prendere coscienza del fatto che questa complessa operazione non solo lascerà uno spazio geografico vuoto - da colmare a tutti i costi - ma che, forse cosa più importante, Finale perderà una parte della sua identità: un patrimonio storico, economico e sociale (vedi articolo a p. 3). Una parte di Finale verrà a mancare per sempre se non sapremo attivarci per conservarne la memoria come sottolineano diversi contributi in

questo numero speciale del *Quadrifoglio*.

Negli scorsi numeri abbiamo fatto una proposta, quella delle "Officine della Cultura" che avevamo in animo da qualche anno e che in questo tempo di incubazione, ha sempre suscitato molto interesse in tutti quelli a cui ne abbiamo parlato.

Di cosa si tratta, per riassumere? Si tratta di creare all'interno delle aree Piaggio un grande polo culturale di interesse regionale (se non addirittura nazionale) sul modello di quelli che sono stati realizzati in molte città d'Europa e del mondo. Un polo dove trovino sistemazione le numerose istituzioni culturali che contraddistinguono Finale e che ora si trovano in stato di "sofferenza" per mancanza di spazi adeguati. Una "sofferenza" positiva perché scaturisce dal fatto che esse sono frequentate, sono in continua crescita, sono vive, rispondono a una domanda crescente di informazione e creano in continuazione occasioni di intrattenimento intelligente. Mi

riferisco alla Biblioteca civica, trasformatasi negli ultimi anni in Biblioteca Mediateca Finalese (con un pubblico e un'utenza in aumento, specialmente per quanto riguarda i giovani che l'hanno adottata come luogo di incontro e studio), alle sue Sezioni speciali (Sezione Musicale di Conservazione - Fonoteca e Banca delle Immagini - Archivio Fotografico di Liguria) che continuano ad arricchirsi di materiali che oggi non possono più essere offerti agli utenti né razionalmente disposti. Mi riferisco all'Archivio Storico, sempre più frequentato, anch'esso in espansione e che richiederebbe di essere collocato in uno spazio adeguato rispetto ai fini della conservazione e della ricerca. Mi riferisco anche al pullulare delle associazioni finalesi di ogni tipo che avrebbero bisogno anziché delle classiche e sorpassate "sedi sociali" di un Laboratorio attrezzato con i moderni mezzi di comunicazione e produzione (postazioni internet, stampanti, scanner, materiali per la grafica,





ecc.) in cui lavorare a rotazione e organizzare le loro produzioni. Dopo i due articoli in cui abbiamo lanciato questa proposta (1952-2002, 2012, e poi... *le Officine della Cultura?* - Quadrifoglio, Anno II, n. 3) e *Le Officine della Cultura, per esempio...* - Quadrifoglio, Anno II, n.3) abbiamo ricevuto consensi da ogni parte e abbiamo constatato che l'idea è largamente condivisa e ulteriormente condivisibile. Essa viene ripresa, allargata e sostenuta - molto bene - dall'editoriale del presente numero e, proprio con questo "speciale", credo che assuma una prospettiva nuova e una maggiore ricchezza.

Le Officine della cultura di cui andiamo discutendo potrebbero infatti raccogliere tutto il grande patrimonio culturale rappresentato dagli Archivi e dai materiali storici della fabbrica, insomma, arricchirsi come giustamente dice Caffarena di un "*polo museale/centro di documentazione sulla storia dell'industria aeronautica, dotato di contenuti multimediali*

*oltre che espositivi ... Il nucleo centrale, ben più che simbolico, potrebbe essere la storica galleria del vento progettata e realizzata tra il 1928 e il 1933, una delle prime in Italia, dove venivano effettuate le prove aerodinamiche dei numerosi modelli lignei in scala ancora conservati nello stabilimento*".

Le Officine della Cultura diventerebbero dunque il luogo di razionalizzazione di un certo numero di istituzioni culturali di Finale, raccordandole ad un nuovo polo museale dedicato alla storia dell'industria aeronautica, e si proietterebbero con forza verso il futuro di Finale con la loro attività.

Questo avrebbe anche l'effetto di distribuire meglio l'offerta culturale sul territorio della città, decongestionando Finalborgo che potrebbe sempre contare sugli spazi prestigiosi di Santa Caterina; sulla primaria funzione culturale del Museo Archeologico del Finale (che a sua volta troverebbe spazi ove espandersi nei locali

lasciati liberi dalla biblioteca), sull'Auditorium - Sala congressi e sullo spazio mostre dell'Oratorio De' Disciplinanti.

Per converso Fianmarina troverebbe a ovest un polo in cui far convergere proposte culturali, informative, di intrattenimento, proprio sul limitare del suo bellissimo viale, in un quartiere nuovo "presidiato" dalla vitalità delle Officine e animato dall'Associazione finalese.

Nel numero 4 del Quadrifoglio abbiamo pubblicato per lo più delle immagini di grandi biblioteche e poli culturali realizzati in Europa e nel mondo per dare l'idea di quello che potremmo fare nell'area Piaggio. Questi spazi, dove sono stati costruiti funzionano da centri di aggregazione sociale, di informazione (e sappiamo quanto questa sia cruciale nel mondo di oggi), di riqualificazione. Sono esempi di città che hanno creduto nel valore economico della cultura - come volano indispensabile. Dobbiamo crederci anche noi.

Perché le Officine della cultura trovino lo spazio adeguato e divenire una realtà di interesse regionale è tuttavia necessario avere la determinazione di conservare l'hangar nella sua interezza. Solo così avremmo a disposizione una struttura capace di accogliere il polo museale/interattivo dell'aeronautica, una sala polivalente, la biblioteca - mediateca, la fonoteca, gli Archivi storici e fotografici, i laboratori e gli spazi di incontro.

L'Officina della cultura può rappresentare un'offerta fondamentale per finalesi e turisti e "colmare" il grande vuoto lasciato dalla partenza della Piaggio.

Sembra un grande sogno ma possiamo trovare il coraggio di concretizzarlo con una grande mobilitazione di idee, di forze, di energie. Possiamo forse pretendere di meno per Finale, per una città così particolare, unica per le bellezze del suo territorio e la ricchezza della sua storia?

Flavio Menardi Noguera

# Come nasce un film

Non c'è film senza immaginazione e non c'è immaginazione più fervida di quella che nasce dalla realtà. Pensiamo a una fabbrica, anzi pensiamo a una fabbrica di aerei, per di più executive e venduti in tutto il mondo, e a mille persone, che ancora oggi, dopo un secolo ci lavorano. Si dà il caso che quella industria si chiami Piaggio e che dopo aver attraversato il '900, sia in procinto di trasferirsi in un nuovo stabilimento, a 25 chilometri di distanza. Così quella specie di balena di cemento sdraiata in riva al mare diventa per me un "oggetto" che si carica di curiosità, fino a quando in un giorno d'estate del 2010 m'imbatto in centinaia di operai "pericolosissimi" e "armati" di fischietti e tamburi, che attraversano ripetutamente e ossessivamente la strada di fronte alla fabbrica. Con quel gesto comunicano non solo di scioperare, ma di essere portatori di un'interruzione più ampia e soprattutto pubblica. Gli operai non urlano, non fanno comizi, se ne stanno lì a ciondolare "avanti-indrè" sulle strisce pedonali con serafica certezza che "l'obiettivo sarà raggiunto". E' la vera scintilla, per raccontare tutto questo (e altro) in un film. In quel tempo abitavo in zona da cinque anni e fino a quel momento le chiacchiere dei finali sulla Piaggio mi hanno circondato di pettegolezzi, di supponenze, di presunte verità "inconfessabili" su ciò che "succede da sempre là dentro". Invece, durante lo sciopero bastano pochi minuti per capire che sono di fronte a persone concrete, dalla vista lunga e dall'esperienza preziosa. Ascolto. Sono sulla strada non solo per difendere il lavoro, ma per qualificarlo e migliorarlo. Da tempo infatti hanno firmato un accordo con la proprietà per trasferirsi nella fabbrica nuova. "E' la filosofia dell'attraversamento del fiume" mi dice Gianni Perotto davanti al suo gruppo della RSU,

mentre in me legge la perplessità di una "pericolosa" commistione "operai-patroni". Lui abbozza un sorriso di sicurezza e mi racconta le tappe di una lotta durata sette anni (dal 1992 al 1998) per impedire che la fabbrica chiudesse e si smembrasse. In questo rivedo Giorgio Bocca, quando in intervista mi ha rivelato che nell'ultimo periodo della Resistenza la preoccupazione più grande dei partigiani non era combattere ma difendere le fabbriche dalla distruzione.

Nasce subito il gruppo di lavoro per il film. La fortuna mi fa incontrare persone straordinarie, di rara umanità e competenza come Fabio Caffarena, Marino Lagorio e Diego Scarponi. "Non si può non raccontare questa storia" ci diciamo. A distanza di due anni il gruppo non ha ancora concluso il suo viaggio pur avendo accumulato ricerche e lavoro. Più' di settanta ore di girato e testimoni preziosi intervistati, come il grande progettista del P180, Alessandro Mazzoni. Inoltre uno sguardo al passato attraverso rari documenti in BN, e soprattutto l'attenzione all'oggi, con storie personali dentro e fuori la fabbrica e immagini, tante immagini girate negli hangar di Finale e Sestri. Oggi il nostro obiettivo è puntato più che mai alla conclusione del film, dal momento che recentemente abbiamo ricevuto un'adesione preziosa e inaspettata. L'assemblea di fabbrica riunita ha votato all'unanimità la decisione di sottoscrivere un sostegno al film, facendosi carico dell'acquisto anticipato del DVD che verrà pubblicato. A loro dedicheremo una copia speciale di "Un secolo al volo". Il film rimarrà come un altro racconto al paese, ricordando che finché avremo una storia da raccontare la nostra vita avrà un valore.

Teo De Luigi  
Regista



7 - FINALMARINA - Panorama dal mare

SPONSOR 15

SPONSOR 16

# La nostra memoria, con noi, a Villanova...

## Perché il ricordo non svanisca, ma sia la bussola nel presente

Una decina di anni fa nella fabbrica aeronautica finalese, in collaborazione con le associazioni che conservano, ricercano e diffondono la Memoria (ANPI e ANED) è iniziata un'attività di ricostruzione della storia della partecipazione allo sciopero del 1° marzo 1944 dei lavoratori Piaggio con i conseguenti arresti e le deportazioni nei campi di lavoro e sterminio. Nel 2004, nella ricorrenza dei 60 anni dallo sciopero del 1° marzo 1944, alla presenza di tantissime persone, è stata posta una pietra nell'aiuola davanti all'hangar, per ricordare i nostri lontani compagni di lavoro uccisi nel campo di sterminio di Mauthausen. E' stato come riportarli in mezzo a noi.

Nel 2005 ci siamo incontrati nuovamente con i ragazzi del Liceo Issel e Antonio Arnaldi, "Tunitto" che ha raccontato del suo arresto e della deportazione a Gusen. Aveva 19 anni. Anche lui aveva scioperato perché lo facevano gli altri, perché era giusto. Ogni anno, a gennaio, ci ritroviamo per depositare i fiori davanti alla lapide, ricordando quella nostra Storia e, ogni volta che è stato possibile, qualcosa di più, sempre con l'idea di quanto sia pericoloso restare indifferenti davanti alle ingiustizie ed alla sottrazione di libertà.

In Piaggio ricordiamo con grande emozione l'incontro del 2009. Fu l'occasione per ricostruire porzioni di vita dei nostri compagni di lavoro con l'aiuto degli studenti del Liceo.

I lavori teatrali dei ragazzi, la musica, le loro parole hanno reso la giornata molto intensa.

C'è stata commozione a sen-

tir parlare di Pippo Lanfranco che scrisse i volantini di nascosto, e di tutti gli altri che si misero d'accordo senza farsene accorgere ed infine si fermarono semplicemente davanti al loro banco di lavoro, alla stessa ora, come in tutte le fabbriche del Nord Italia. Di Frattini per il suo cognome: li volevano tutti! Di Scacciotti preso di notte. Ognuno per una storia diversa, per parenti nella resistenza, perché diventassero simboli su cui far crescere la paura.

Per fortuna faceva più paura quel tipo di vita ed il gesto di ribellarsi era maturato anche a Finale per voglia di tornare ad una vita dignitosa, senza dittatori, senza guerre e senza fame.

Gli arresti seguirono nella notte e furono molti. Tra loro non tornarono più: Pippo Lanfranco, Goffredo Scacciotti, Italo Frattini, Filippo Purgatorio, Carlo Enricario... Anche grazie a loro il nostro Paese è tornare a respirare la libertà ed ha scelto nella sua Costituzione la via della democrazia.

Nel 2012, sempre in occasione della giornata della Memoria, il regista Teo De Luigi,

che sta curando un film sulla Piaggio a Finale "Un secolo al volo", ha trascritto, in un Quaderno della Biblioteca, l'intervista fatta a Tunitto. Il lavoro si intitola "Finale - Mauthausen - Finale: un viaggio che non potrà dimenticare".

Quest'anno, davanti al nostro luogo della Memoria, dentro lo stabilimento, i lavoratori hanno ascoltato con grande piacere il prof. Luigi Vassallo parlare della Memoria, come alimento del pensiero critico che immunizza contro l'indifferenza e della Costituzione che è stata scritta dopo aver vissuto anni orribili di dittatura e guerra.

In quella occasione è stato ricostruito un nuovo tassello delle storie dei lavoratori Piaggio, insieme a quella di Tunitto, di Frattini, di Lanfranco, di Scacciotti, di Purgatorio, di Enricario abbiamo raccolto le vicende di Eugenio Calcagno "Genio".

Egli non parlava quasi mai della sua esperienza a Linz-Donau, dove si ritrovò a lavorare in schiavitù nella fabbrica di Hermann Goering.

Però circa 10 anni fa, Genio, con l'aiuto della figlia Giulia,

ha compilato un modulo predisposto dal Fondo di Conciliazione del governo Austriaco che riconosceva, per il lavoro forzato e la schiavitù subita nei campi, il diritto ad un risarcimento.

Genio è mancato poco dopo aver ricevuto una seppur minima somma, che se non ripaga l'orrore almeno riconosce quell'anno rubato e violento. La famiglia ha creduto giusto alimentare la memoria collettiva della sua vicenda e noi la ringraziamo ancora una volta: ora conserviamo la copia del suo tesserino del campo di lavoro, il suo questionario compilato qualche anno fa, il suo libretto di lavoro ed un ricordo del viaggio di ritorno: dopo l'apertura dei cancelli del lager da parte delle forze alleate, durante il viaggio di ritorno a casa, presso la stazione di Milano, qualcuno lo chiama per nome: "Genio". Lui stenta a riconoscere l'uomo seduto a terra che non riesce a camminare. Poi riconosce che lo sta chiamando il suo amico Giovanni Frattini. Se lo carica sulle spalle e lo riporta a Finale con lui.

Con questa immagine di umanità ci diamo appuntamento al prossimo anno.

Nel momento del trasferimento nel nuovo stabilimento Piaggio di Villanova d'Albenga porteremo la lapide sempre tra quei compagni di lavoro, generazione dopo generazione, che continueranno a ricordare come si scrisse la nostra carta costituzionale.

A Finale è stato chiesto che rimanga una piazza intitolata a questa Memoria.

Paola Boetto

Rappresentante Sindacale  
Piaggio Aero Finale Ligure



La lapide davanti all'hangar della Piaggio che ricorda gli operai morti a Mauthausen

L'Associazione Emanuele Celesia "Amici della Biblioteca di Finale Ligure", con il patrocinio del Comune di Finale Ligure – Assessorato alla Cultura, e in collaborazione con la Biblioteca Mediateca Finalese e il Museo Archeologico del Finale, organizza l'evento

# librinchiostro



## Prima Mostra Mercato del libro di Liguria

La manifestazione si svolgerà sabato 13 Aprile 2013, con orario continuato dalle ore 9,00 alle 19,00 nei Chiostrì e nell'Auditorium del Complesso Monumentale di Santa Caterina a Finalborgo (SV). Sono invitate le Case Editrici e gli Autori che operano in Liguria o che trattano temi di Liguria. Ulteriori informazioni, comprese le modalità di partecipazione, sono scaricabili nel sito dell'Associazione Celesia [www.assoclesia.it](http://www.assoclesia.it) sotto la voce "Librinchiostro". Le iscrizioni si chiuderanno al completamento dell'assegnazione degli spazi previsti. Per informazioni o chiarimenti contattare l'Associazione Emanuele Celesia, Librinchiostro Mostra-Mercato del Libro di Liguria, c/o Biblioteca Mediateca del Finale, via del Reclusorio Finalborgo – Finale Ligure 17024 (SV), oppure tramite posta elettronica [info@assoclesia.it](mailto:info@assoclesia.it). Chi desiderasse partecipare ma fosse impossibilitato a farlo, può prendere contatto con la libreria "Come un romanzo" (Piazza San Biagio 3 - Tel.0196898156 - Fax 0196898126 - 17024 Finale Ligure Borgo Savona, [comeunromanzo@email.it](mailto:comeunromanzo@email.it) che provvederà all'esposizione e alla vendita.

### Sommario

Le ali del futuro...?	1
<i>Fabio Caffarena</i>	
Voliamo Alto. La Piaggio a Finale: il patrimonio storico, culturale, sociale, umano	3
<i>Antonella Puccio</i>	
Oltre il confine di una terra di confine. Analisi storica del territorio occupato dall'azienda	7
<i>Giuseppe Testa</i>	
L'impianto di uno stabilimento industriale in Finalmarina	9
<i>Angelo Tortarolo</i>	
Carte in movimento. La fabbrica dei mezzi di trasporto e il suo archivio	12
<i>Carlo Stiaccini</i>	
Archivi d'impresa: conoscerli per conservarli. La ricognizione dell'archivio della Rinaldo Piaggio	13
<i>Francesca Imperiale</i>	
C'era una volta lo spaccio della Piaggio	14
<i>Massimo Dereani</i>	
L'Ufficio di Sorveglianza Tecnica dell'Aviazione Militare	16
<i>Raffaele Barricella</i>	
Origine del P. 180 Avanti	17
<i>Alessandro Mazzoni</i>	
Piaggio: ricordi di un piaggista	18
<i>Luigi Alonzo Bixio</i>	
La Galleria Aerodinamica e la Vasca Idrodinamica dello stabilimento Piaggio di Finale	21
<i>Paolo Chiarlone</i>	
Ancora sulle Officine della Cultura	24
<i>Flavio Menardi Noguera</i>	
Come nasce un film	26
<i>Teo De Luigi</i>	
La nostra memoria, con noi, a Villanova. Perché il ricordo non svanisca, ma sia la bussola del presente	27
<i>Paola Boetto</i>	

Rivista dell'Associazione "Emanuele Celesia"

Amici della Biblioteca Civica del Finale. Anno III - Numero 5

**Redazione:** Associazione "Emanuele Celesia"

Amici della Biblioteca Civica del Finale

c/o Giuseppe Testa, Via della Pineta 57/2 17024 Finale Ligure

**Autorizzazione:** Autorizzazione del Tribunale di Savona in data 09/08/2012.

**Direttore editoriale:** Giuseppe Testa

**Direttore responsabile:** Massimo Dereani

Questo numero è stato chiuso nel mese di marzo 2013.

**Hanno collaborato a questo numero:** Fabio Caffarena, Antonella Puccio, Giuseppe Testa, Angelo Tortarolo, Carlo Stiaccini, Francesca Imperiale, Massimo Dereani, Raffaele Barricella, Alessandro Mazzoni, Luigi Alonzo Bixio, Paolo Chiarlone, Flavio Menardi Noguera, Teo De Luigi, Paola Boetto

**Grafica:** Flavio Menardi Noguera

**Correzione delle bozze:** Ezio Firpo.

**Stampa:** Marco Sabatelli Editore srl

Via Servettaz 39 - 17100 Savona

Tutti i diritti di riproduzione degli articoli pubblicati sono riservati all'Associazione "Emanuele Celesia" Amici della Biblioteca di Finale Ligure. © Copyright: Associazione "Emanuele Celesia" Amici della Biblioteca di Finale Ligure. E' vietata la riproduzione anche parziale di testi, documenti, immagini e fotografie pubblicate, salvo autorizzazione da parte della redazione. La responsabilità dei testi e delle immagini pubblicate è imputabile ai soli autori. La redazione si è curata di ottenere l'autorizzazione alla pubblicazione delle singole immagini, nel caso in cui ciò non sia stato possibile, l'editore è a disposizione degli aventi diritto