

FRANCESCO PITTALUGA

## L'AEROPORTO DI GENOVA

### 1 - Introduzione

Lo sviluppo dell'aviazione civile in Italia, negli ultimi decenni, è stato tanto considerevole che il nostro Paese si è allineato con quelli di più provata tradizione aeronautica e gli utenti abituali del mezzo aereo sui voli nazionali sono diventati circa 3 milioni l'anno. La diffusione del trasporto aereo ha comportato da un lato il potenziamento delle società impegnate nei servizi e dall'altro l'adeguamento di infrastrutture e aeroporti alle crescenti esigenze del traffico e l'apertura di nuovi scali, ora ripetitivi di schemi comuni agli altri esistenti, ora del tutto speciali per sito, caratteri costruttivi, tipo di traffico e gestione.

Tra gli aeroporti italiani, quelli di Roma e di Milano, occupano una posizione di gran lunga preminente, perché accentrano più del 60% del movimento globale passeggeri e merci, ma meritano di essere segnalati anche quelli di Torino e Napoli, in quanto punti nodali di traffico aereo al servizio di grandi agglomerati urbani, di Bologna, Pisa e Catania, perché hanno funzioni di equilibrio nella rete interna italiana per la loro posizione, di Venezia e Rimini, perché hanno funzioni squisitamente turistiche, di Palermo e Cagliari, che servono soprattutto per collegare le due regioni insulari, di cui sono capoluoghi, ai centri vitali del paese.

Integrano questi scali più importanti, che registrano ciascuno un movimento annuo di passeggeri compreso tra 400.000

e 800.000 unità o anche superiore, parecchi altri scali minori (Alghero, Bergamo, Verona, Trieste, Forlì, Ancona, Pescara, Lamezia Terme, Crotone, Reggio Calabria, Bari, Brindisi, Olbia, Trapani, Pantelleria, Lampedusa), ognuno dei quali registra un movimento passeggeri che solo in qualche caso supera le centomila unità. La maggior parte di essi servono isole e località periferiche, alcuni si trovano in aree deboli sul piano economico e talvolta sono più voluti che necessari, e altri, non lontani dai più importanti scali regionali, valgono ad alleggerire il traffico di questi ultimi.

Fra i nuovi aeroporti, si distingue per la singolarità della posizione il Cristoforo Colombo di Genova, che ha richiesto lunghe ricerche preliminari per i condizionamenti ambientali che influiscono sulla sua attività e per il tipo di traffico che lo caratterizza.

Ubicato a 7 km dal centro della città, allacciato al sistema autostradale convergente su Genova, ben servito dalla via Aurelia, è uno degli aeroporti accessibili con maggiore facilità; inserito in un'area densamente abitata, di notevole peso industriale, commerciale e turistico e annesso al più importante porto d'Italia, sembrava dovesse richiamare un considerevole movimento di persone e di merci, sia per i caratteri economici della regione, gravitante su Genova, sia per l'assenza di nebbia che lo metteva in condizioni privilegiate rispetto agli aeroporti della Padania, sia infine per lo sviluppo turistico della Liguria, a cui si prevedeva facessero capo numerosi voli *charter*.

Le aspettative, però, non sono state confermate dai fatti per parecchie ragioni, ed anche perché l'aeroporto non è riuscito ad assumere, nel contesto economico regionale e interregionale, l'importanza che molti auspicavano.

I problemi connessi con la limitata espansione dell'aeroporto genovese sono in parte di origine locale, in parte derivano da una mancata coordinazione dei trasporti aerei a scala nazionale che ha prodotto la proliferazione degli scali, dalla conseguente dispersione di finanziamenti non sempre adeguati, nonché dalla moltiplicazione di linee, che hanno pesato negativamente sui bilanci delle compagnie aeree e delle società che gestiscono le attrezzature aeroportuali.

Da tali problemi, dai quali non sono esenti neanche gli altri sistemi di trasporto, deriva la necessità sempre più urgente di

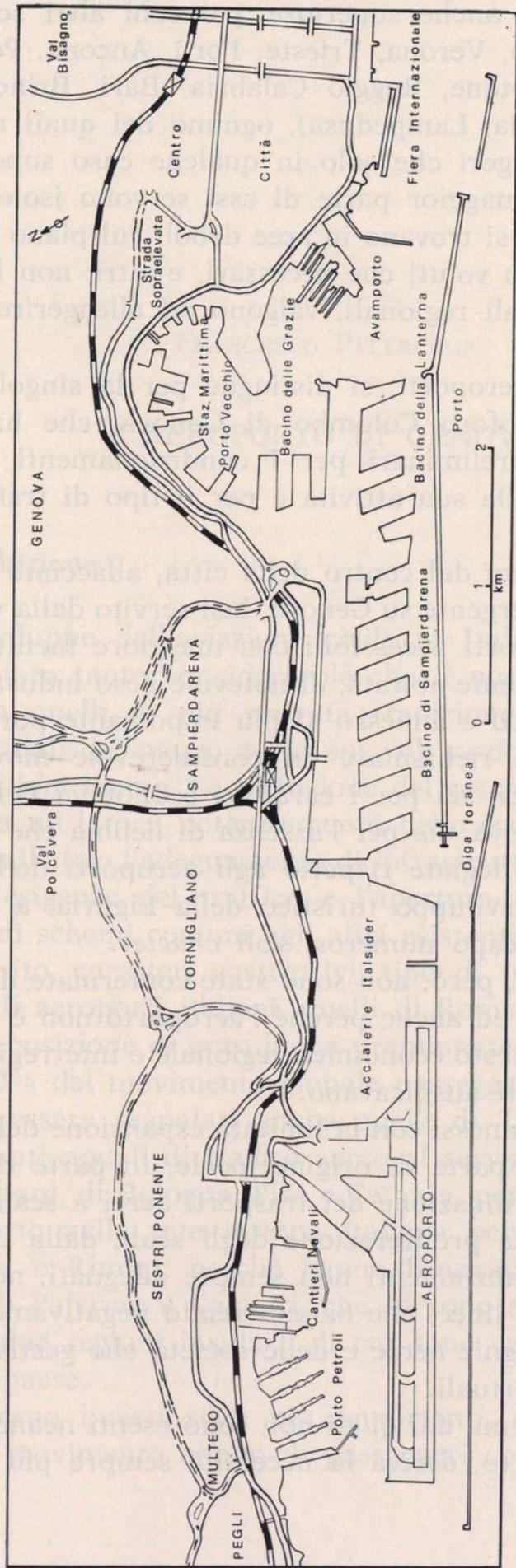


Fig. 1. — Genova e l'Aeroporto: ubicazione e vie d'accesso; 1. Principali arterie urbane d'attraversamento; 2. Autostrade; 3. Ferrovie.

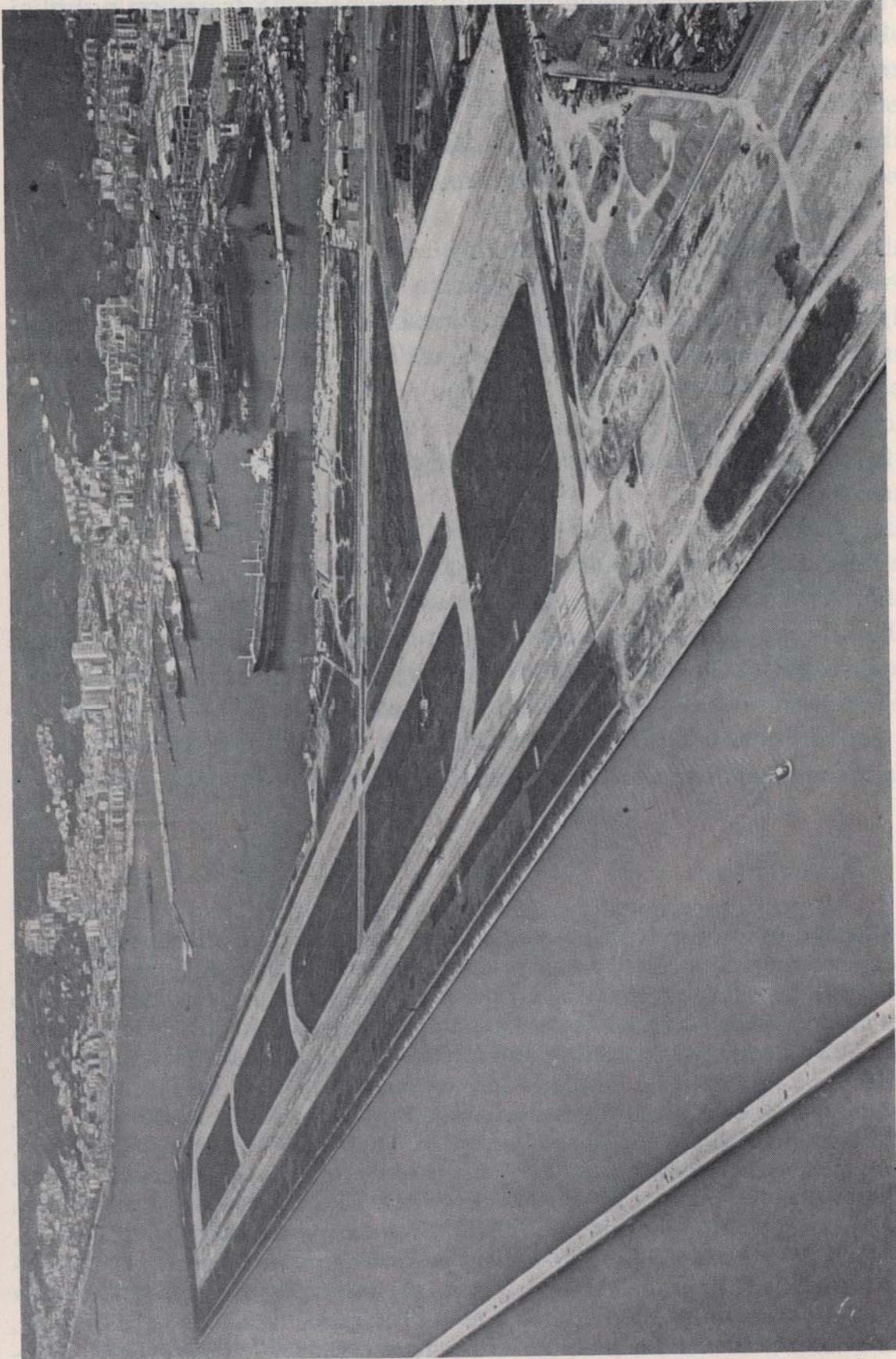


Fig. 2. — La pista di atterraggio del Cristoforo Colombo: in primo piano la diga foranea, sullo sfondo da destra i cantieri navali e gli abitati di Sestri, Pegli, Prà e Voltri.

impostare una razionale programmazione per i trasporti pubblici, e in particolare per quello aereo, e di attuare nella fattispecie una politica, che stabilisca una serie di priorità nei finanziamenti. In una tale politica gli aeroporti vanno considerati non più come infrastrutture isolate, ma come elementi di un sistema di trasporti specializzati, a sua volta integrato nel più vasto complesso di quelli terrestri.

Il profilo che verrà tracciato dell'aeroporto di Genova mira ad un tempo a mettere in luce le carenze della passata azione pubblica e le prospettive di valorizzazione di un'opera di tanto impegno tecnico e di indubbia utilità civile ed economica.

## 2 - Il passato aeronautico di Genova e la costruzione dell'aeroporto

L'aeroporto ha segnato il coronamento di una lunga tradizione aeronautica che, dalla fine del XVIII secolo, ha visto il capoluogo ligure all'avanguardia fra le altre città italiane<sup>1</sup>. Specie per il periodo che va dalla fine della prima all'inizio della seconda guerra mondiale, una serie di progetti venne elaborata per dotare di uno scalo aereo Genova, mentre nello specchio acqueo portuale veniva mantenuto in funzione un idroscalo, potenziato

---

<sup>1</sup> I primi esperimenti, eseguiti con le mongolfiere, risalgono infatti al 1784 e si sono protratti fino all'inizio del nostro secolo, quando l'aerostato è stato soppiantato dall'aeroplano. Fra le più celebri manifestazioni aeronautiche svoltesi a Genova, si ricordano le esibizioni del 1910 al Lido d'Albaro, quelle del 1911 sulla spianata del Bisagno (odierne piazze Verdi e della Vittoria), il *raid* Parigi-Genova-Roma sempre del 1911, i voli Nizza-Genova-Roma del 1913 e Milano-Torino-Genova del 1914. (Cfr. E. ANGELUCCI, *Gli aeroplani*, Milano, Mondadori, 1971, pp. 17-27; *Avvisi di Genova*, n. 3, 17 gennaio 1784; n. 16, 17 aprile 1784; n. 17, 24 aprile 1784; M. COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia, con rare e storiche illustrazioni*, Roma, Editoriale Aeronautica, 1943, pp. 79, 116, 173, 366; CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA (CAP), *Genova 1962-1972: i dieci anni dell'aeroporto*, Genova, Sagep, 1972, pp. 8-13; G. GOETA, *L'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova-Sestri*, in « *Politica dei Trasporti* », n. 70, novembre 1951, p. 1; *Il Secolo XIX*, 8 febbraio 1909; *La Casana*, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, ottobre-dicembre 1964, p. 4; gennaio-marzo 1973, p. 52; G. OTTONELLI, *Vecchia Genova*, Genova, Valenti, 1973, p. 65).

a più riprese<sup>2</sup>. Infatti l'inaugurazione della prima linea regolare di idrovolanti a servizio di Genova risale al marzo 1926, quando un trimotore Dear della compagnia S.A.N.A. (Società Anonima di Navigazione Aerea) inaugurò il servizio plurisettimanale Genova-Ostia - Napoli-Palermo, affiancato fra il 1928 e il 1930 da altri collegamenti con Marsiglia, Barcellona, Sanremo, Pavia, Venezia, Trieste.

Naturalmente questi servizi non interessavano soltanto la clientela locale, ma avevano anzi lo scopo principale di favorire lo spostamento rapido da Genova ai centri di destinazione degli operatori economici e dei passeggeri abbienti, che utilizzavano le numerose linee di navigazione dello scalo marittimo genovese.

Fra il 1932 e il 1934 l'incremento del traffico subì però una battuta d'arresto, in quanto l'impiego sempre più generalizzato degli aerei che usufruivano di piste terrestri portò alla ristrutturazione dei servizi aerei nazionali, affidati a compagnie spesso in concorrenza fra loro. Favorirono lo sviluppo delle avioinee l'elasticità d'uso e la convenienza economica, maggiori rispetto agli idrovolanti, e la moltiplicazione di aeroporti sempre meglio organizzati. In breve, all'idroscalo genovese restarono solo i collegamenti con Roma e Marsiglia, che vennero soppressi anch'essi nel 1936, in seguito alle sanzioni economiche contro l'Italia; e non fu certo l'apertura della linea per Alghero, Cagliari e Tu-

---

<sup>2</sup> Dal 1920 in poi, a Genova, già importante sotto il profilo portuale e industriale, si avvertì la necessità di uno scalo aereo. L'infrastruttura definitiva non venne però mai realizzata per varie ragioni tecniche e finanziarie, dovute alle difficoltà presentate dalla costruzione di un aeroporto in un ambiente così avaro di spazi orizzontali e di conseguenza agli elevatissimi costi.

Fra 1926 e 1933 venne comunque ricavato un piccolo idroscalo nel bacino portuale della Lanterna, con una superficie acquea di 20.000 mq, una darsena, tre scivoli, due *hangars* con annessa officina, un piccolo edificio per gli uffici e l'aerostazione.

(Cfr.: CAP, *Il porto di Genova nel 1927*, Genova, 1927, pp. 11-15; C. FESTA, *Guida del porto di Genova*, Genova, Luzzatti, 1922, pp. 112-114; M. GRIMALDI, *L'aeroporto di Genova*, Atti del XIII Convegno Nazionale Ingegneri Italiani, Milano, 1962, p. 1; *Il Caffaro*, quotidiano, numeri vari, 1922, 1923; *Il Comune di Genova*, Bollettino municipale, numeri vari, 1922; *L'economista d'Italia*, 5 gennaio 1921, 12 settembre 1921).

nisi del 1938 a riportare il traffico aereo genovese ai livelli degli anni precedenti <sup>3</sup>.

Nel frattempo, dopo proposte e trattative non sempre fortunate, gli studi per la realizzazione di uno scalo non più limitato ai soli idrovolanti approdarono fra il 1937 e il 1938 al *Progetto di Porto aeronautico di Genova-Sestri* dell'Ufficio Tecnico del Consorzio del Porto di Genova (CAP), che prevedeva, sull'area parzialmente occupata nel dopoguerra dallo stabilimento Oscar Sinigaglia dell'Italsider, la realizzazione sul mare di un complesso costituito da un campo dotato di tre piste d'atterraggio, da un ampio bacino da utilizzarsi come idroscalo e da un porto petroli, oltre ai cantieri navali preesistenti <sup>4</sup>.

Anche questo progetto era però destinato a non essere realizzato, in quanto i lavori, iniziati nel 1938 grazie agli apporti

<sup>3</sup> *Movimento dell'idroscalo civile di Genova 1930-1938.*

anno	n. vel.	pass.	posta (kg.)	bagaglio (kg.)	merci (kg.)
1930	1556	3971	1576	28883	8816
1931	1239	3181	984	17870	8265
1932	1192	3583	2417	21283	10143
1933	1026	2054	2325	36993	13766
1934	645	1585	4238	19278	12092
1935	594	2581	100929	18935	31233
1936	596	1864	99703	39539	35359
1937	576	1967	43112	38007	37177
1938	944 (y)	2722 (y)	14333	45437 (y)	35720

(y) l'aumento che si registra nell'ultimo anno è dovuto alla breve attivazione del volo per Sardegna e Tunisia. G. PEZZANI, *L'aeroporto sul mare*, in « Rivista Aeronautica, n. 12, Roma, dicembre 1966, pp. 1735-1767.

<sup>4</sup> Era prevista la costruzione di tre piste di m. 1000, 700 e 500, orientate nelle direzioni SE-NO, SSE-NNE, SO-NE, con riempimenti fino all'isobata di 8 m per un'area complessiva di 450.000 mq, protetta da una diga foranea di m 1750 circa, poggiante su fondali di 15-16 m a 1.300 m dalla costa, e da due moli frangiflutto normali al litorale, di lunghezza compresa fra i 500 e i 1.600 m, entro i quali si sarebbe ricavato l'idroscalo su uno specchio acqueo di 250.000 mq.

(E. GIRTNER, *Il porto di Genova*, Genova, CAP, 1933, *passim* p. 14; G. PEZZANI, *Evoluzione e qualificazione degli aeroporti*, in « Memorie XXI Convegno Internazionale delle Comunicazioni », Genova, 1973, p. 627; SINE NOMINE, *Il porto aeronautico industriale di Genova-Sestri*. in B. CAP 1937, pp. 345-352).

finanziari del Governo e dei principali Enti pubblici e privati cittadini, vennero sospesi nel 1943 per gli eventi bellici e non furono ripresi al termine delle ostilità per mancanza di finanziamenti, per cui gli enormi progressi conseguiti dalla tecnica aeronautica consigliarono di rivedere il progetto originario.

Ricominciarono pertanto i dibattiti e gli studi sull'argomento e, mentre tecnici e ingegneri approntavano nuove soluzioni o riproponevano quelle vecchie aggiornate, in Parlamento si sottolineavano la necessità e l'utilità di dotare Genova di un moderno scalo aereo, non solo per i vantaggi che una simile opera avrebbe portato alla città, ma anche per l'impulso che ne sarebbe derivato a tutta l'economia nazionale<sup>5</sup>.

L'aeroporto era visto quale infrastruttura indispensabile alla vita economica del capoluogo ligure e della regione, come un secolo prima erano state le ferrovie ed in seguito le strade rotabili a scorrimento veloce; a favore della sua realizzazione giocavano invero numerosi fattori, quali il grande numero di passeggeri marittimi, visti come possibili clienti dei futuri servizi aerei, l'importanza di uno scalo costiero utilizzabile sia da velivoli terrestri che da idrovolanti ed una complementarietà del trasporto aereo con quello marittimo, che sarebbe stata favorita da collegamenti rapidi con il resto d'Italia e con le principali città dell'Europa continentale e del bacino del Mediterraneo<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> F. RICCI, *Genova non può restare senza aeroporto*, Roma, Bardi, 1949, relazione Senato, seduta del 25 ottobre 1949.

<sup>6</sup> Il movimento passeggeri interessava allora circa 200.000 persone all'anno che, una volta a Genova, avrebbero potuto utilizzare l'aereo per eventuali altri spostamenti. Una concorrenza fra nave e aereo sulle rotte transoceaniche (70-80 % dei passeggeri) si delineò però sin dagli inizi degli anni Cinquanta, finché, nel decennio successivo, la nave fu sconfitta dalle tariffe economiche e dal risparmio di tempo con l'introduzione dei velivoli a getto.

In vista di un'evoluzione commerciale verso una sempre più stretta collaborazione fra i vari mezzi di trasporto, nella quale all'aereo veniva riservato un posto di rilievo, la situazione della Liguria era preoccupante, dato che lo scalo di Villanova d'Albenga in posizione appartata era difficile da potenziare e quello di Novi Ligure era impraticabile a causa della nebbia per un terzo dell'anno.

(E. ANGELUCCI, *Op. cit.*, p. 137; N. DAMONTE, *Indagine sulla prevedibile evoluzione del movimento aereo di passeggeri in Liguria entro il 1985. Localizzazione di un adeguato sistema aeroportuale regionale integrato*,

All'idea di riprendere i lavori sul mare, ritenuti troppo costosi, si affiancò quella di costruire l'aeroporto sulla terraferma, e precisamente alle spalle di Arenzano o nel Chiavarese. Da parte sua il Consorzio Autonomo diede fin dal 1948 l'avvio a studi che produssero una serie di nuove proposte, l'ultima delle quali ottenne nel 1951 l'approvazione del Consiglio Superiore e del Consiglio Generale dei Lavori Pubblici<sup>7</sup>.

La costruzione dell'aeroporto, iniziata nel 1956, poté essere avviata a conclusione entro il 1962 dopo anni di intenso e spesso difficoltoso lavoro, che richiese preliminarmente la sistemazione di un grande viadotto d'accesso (1955) dalla rete viaria cittadina per facilitare l'afflusso degli automezzi addetti al trasporto dei materiali, e fu coronato da successo con l'inaugurazione della diga foranea (1961) e della pista di volo (1962)<sup>8</sup>.

---

Genova, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, 1972, p. 6; F. RUFFINI, *L'aeroporto di Genova-Sestri quale complemento indispensabile del massimo emporio marittimo nazionale*, Genova, CAP, 1949, ecc.).

<sup>7</sup> Il nuovo programma prevedeva la realizzazione di un aeroporto nell'area corrispondente allo specchio acqueo a ponente dei complessi siderurgici di Cornigliano fino alle porte di Sestri Ponente. Entro il 1954 vennero promulgate le leggi e fissate le modalità di costruzione e di finanziamento dell'aeroscalo, la cui gestione e manutenzione venivano affidate al Consorzio del Porto di Genova.

<sup>8</sup> Per lo scalo venne prevista una spesa di 13 miliardi di lire suddivisa fra Stato, Comune di Genova, CAP, Provincia e Camera di Commercio, Ente provinciale Turismo, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, Ansaldo, Piaggio, Fondazione Odero. Il progetto contemplava la realizzazione di una diga foranea in cassoni di cemento armato lunga 2800 m, poggiante a — 14 m sul fondo del mare e sormontata da un muro paraonde di 5 m d'altezza; un terrapieno di quasi 110 ettari di superficie contenuto da un banchinamento di 3600 m circa; una pista di volo di m 1800 × 60 corredata di pista di rullaggio e piazzali di sosta per complessivi 150.000 mq; alcuni fabbricati di servizio e aviorimesse per un volume di oltre 12.000 mq ed infine un'efficiente rete stradale e fognaria e impianti accessori (per notizie più particolareggiate cfr.: CAP, *Il cantiere per la costruzione dei cassoni cellulari galleggianti in cemento armato al Ponte Canepa nel porto di Genova*, Genova, 1955; CAP, *Ampliamento dell'aeroporto di Genova-Sestri*, Genova, 1958, CAP, *L'aeroporto C. Colombo di Genova-Sestri*, Genova, 1962, pp. 3, 6; L. GAI, *La costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri*, in « Il Cemento », n. 8, Milano, 1957; M. GRIMALDI, *Come furono strappati 130 ettari al mare*, in *L'aeroporto sul mare*, Genova, Sigla Effe, 1962; G. PEZZANI, *L'aeroporto ... cit.*, pp. 1740-1741, 1744, 1746 e *Ricettività degli aeroporti*, Genova, Ist. Internaz. Comunicazioni, 1967).

Dall'apertura dello scalo ad oggi, poi, altri interventi (l'ultimo dei quali risale al 1969), vi sono stati sul complesso aeroportuale per migliorarne la ricettività e il funzionamento. Fra le realizzazioni più notevoli si ricordano l'ingrandimento del piazzale

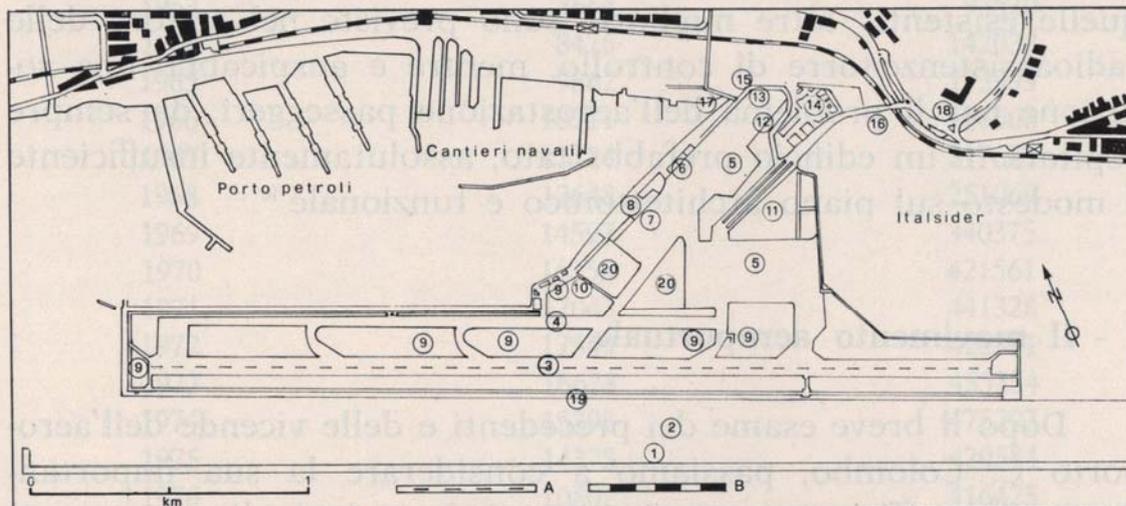


Fig. 3. — L'aeroporto C. Colombo e le sue infrastrutture: 1. Diga foranea; 2. Canale di calma; 3. Pista di volo; 4. Pista di rullaggio; 5. Piazzale aerei; 6. Aerostazione; 7. Piazzale traffico merci e posta; 8. Magazzini merci; 9. Radioassistenze; 10. Torre di controllo; 11. Area nuova aerostazione e strada d'accesso; 12. Aeroclub; 13. Aviorimesse e officine; 14. Alloggi personale e fabbricati vari; 15. Stabilimento aeronautico « Piaggio »; 16. Viadotto principale; 17. Strada d'accesso; 18. Raccordo autostrada e viabilità cittadina; 19. Strada di servizio; 20. Aree nuovi piazzali aerei; A) Autostrada; B) Ferrovia.

zale di sosta, in grado di accogliere oggi venti aerei di grandi dimensioni, lo sviluppo di impianti e fabbricati, nuove sistemazioni stradali, il prolungamento della pista di volo verso levante, l'aerostazione merci<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Con queste modifiche e con quelle in corso di esecuzione la superficie aeroportuale passerà dai 140 ai 260 ettari, ponendo il Cristoforo Colombo al secondo posto in Italia, dopo Fiumicino, per disponibilità di spazio per gli aerei, permettendo in tal modo la sosta contemporanea di circa 40 velivoli di medio e grosso tonnellaggio. La pista di volo risulta lunga 2930 m e larga 45 e permette il decollo anche a pieno carico dei più grandi quadrigetti in esercizio. La nuova stazione per le merci, inaugurata nell'estate del 1975, è articolata su due superfici coperte dall'ampiezza totale di 3600 mq corredate di un completo impianto e di magazzini per la sistemazione e lo smistamento dei *pallets* di carico e della posta, di un piazzale di sosta per tre aerei di medio tonnellaggio, di un

Questi lavori sono stati portati a termine entro il 1976 e, grazie ad essi, il C. Colombo risulta sufficientemente attrezzato riguardo al traffico aeroportuale vero e proprio ed ai collegamenti terrestri con le varie parti della regione e con le zone limitrofe. Oggi sono allo studio nuove opere o ulteriori potenziamenti di quelle esistenti: altre migliorie sono previste nel settore delle radioassistenze-torre di controllo, mentre è auspicabile una soluzione per il problema dell'aerostazione passeggeri, da sempre ospitata in un edificio prefabbricato, assolutamente insufficiente e modesto sul piano architettonico e funzionale<sup>10</sup>.

### 3 - Il movimento aeroportuale

Dopo il breve esame dei precedenti e delle vicende dell'aeroporto C. Colombo, passiamo a considerare la sua importanza per il traffico passeggeri e merci. Le principali componenti del movimento aereo genovese sono quattro: i voli di linea, quelli *charter*, il traffico merci, l'attività dell'Aeroclub e il traffico turistico privato nazionale e internazionale, specie in occasione di Fiere.

I voli di linea, dopo un'espansione verificatasi durante i primi dieci anni di attività dell'aeroporto, presentano successivamente una sensibile diminuzione di numero e lievi aumenti o stazionarietà nel movimento passeggeri<sup>11</sup>.

Attualmente il C. Colombo risulta collegato da voli giornalieri o plurigiornalieri agli scali nazionali di Roma-Fiumicino, Caglia-

---

ampio piazzale di quasi 6000 mq per gli automezzi. (CAP, *Genova ... cit.*, pp. 58, 60-61; CAP, *L'aeroporto C. Colombo ... cit.*, pp. 6-7; G. INCARNATI, *Considerazioni sul traffico merci all'aeroporto di Genova*, in B. CAP, 1971, pp. 949-952; ecc.).

<sup>10</sup> I progetti presentati non hanno incontrato il favore degli organi statali competenti, in quanto ritenuti o troppo ridotti o eccessivamente grandiosi. Per quanto riguarda il settore delle radio-assistenze, bisogna tuttavia ricordare che attualmente l'aeroporto di Genova è uno dei meglio dotati in quanto dispone di un VOR-DME (VHF Omnidirectional Radio Range = Radiosentiero Omnidirezionale) e di un NDB (Non Directional Radio Beacon = Radiofaro Adirezionale) e di un NDB locator = Radiofaro per posizionare gli aerei e consentire l'atterraggio strumentale. Si prevede anche la costruzione di una nuova torre di controllo.

<sup>11</sup> Bollettini CAP 1963-1980.

*Movimento aerei e passeggeri di linea all'aeroporto  
Cristoforo Colombo.*

Anno	Aerei (arr./part.)	Pass. (arr./part.)
1962	2068	10202
1963	3664	93530
1964	8476	142032
1965	9862	173999
1966	10711	186608
1967	11774	217671
1968	12648	251069
1969	14597	340375
1970	16255	421561
1971	17043	441328
1972	17549	428371
1973	16628	455334
1974	15398	475297
1975	14375	420584
1976	10802	416425
1977	8832	455660
1978	8255	470796
1979	7736	465750

ri, Alghero, Milano-Linate, Napoli, Olbia (periodo estivo), e da voli giornalieri per gli scali internazionali di Londra-Gatwick, Zurigo, Francoforte (in continuazione della linea per Napoli).

A prescindere dai collegamenti che hanno operato per poche stagioni e sono stati poi sospesi perché scarsamente frequentati (Nizza, Marsiglia, Cortina d'Ampezzo, Aosta, Isola d'Elba, Venezia, Trieste, Bologna, Torino, Brindisi), tutte le linee regolari, dopo una prima fase ascendente, hanno sofferto ridimensionamenti e contrazioni per ragioni piuttosto complesse e non sempre generalizzabili. Una battuta di arresto si è verificata con la crisi petrolifera del 1973 e con il conseguente aumento dei costi di gestione a carico delle compagnie aeree, le quali hanno rarefatto o sospeso molti dei loro servizi. Il miglioramento dei collegamenti di superficie (autostrade, traghetti, treni sempre più comodi e veloci) ha poi inciso soprattutto sul traffico dei medi e brevi percorsi nazionali (Roma, Milano, Alghero, ecc.), pregiudicando così lo sviluppo di un aeroporto che non è interessato a rotte particolarmente lunghe, mentre le ricorrenti agitazioni sindacali ed il costo sempre più elevato del passaggio aereo sono

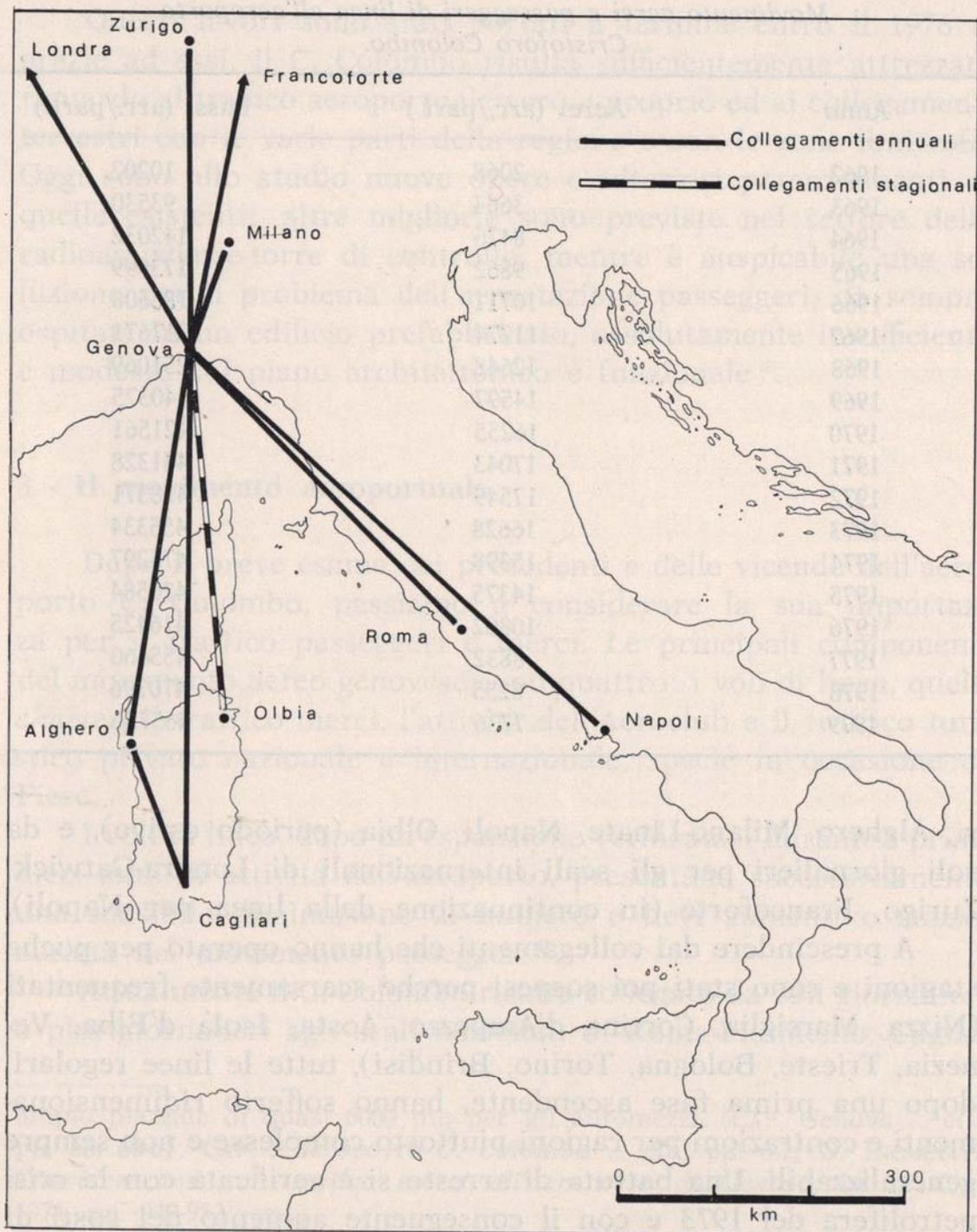


Fig. 4. — Linee aeree regolari dell'aeroporto C. Colombo.

tutti fattori che hanno influito negativamente sul movimento passeggeri di linea dello scalo genovese<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> A ciò va aggiunto il generale disservizio delle linee aeree nazionali, che si ripercuote sull'attività dello scalo ligure, gli episodici guasti alle radioassistenze che causano l'omissione di approdi, le ricorrenti vertenze ta-

In conseguenza di questo stato di cose l'incremento medio annuo del traffico, mantenutosi intorno al 25% fino al 1968, si è in seguito contratto, e oggi le sole linee che registrano profitti soddisfacenti sono quelle che collegano Genova con gli aeroporti da cui i viaggiatori proseguono per altri scali non collegati direttamente al capoluogo ligure, oppure quelle gestite dalle compagnie che hanno attuato agevolazioni tariffarie e sviluppato i voli con soggiorni all'estero abbinati<sup>13</sup>. Questi provvedimenti non bastano comunque da soli ad incrementare un movimento passeggeri, da vari anni si mantiene su livelli stazionari, sul quale incidono in misura sensibile i dirottamenti dagli scali padani, quando sono inagibili per la nebbia (in media 900-1000 all'anno).

*Voli charter per turisti in arrivo all'aeroporto  
Cristoforo Colombo.*

anno	n. voli	% sul totale	n. passeg.	% sul totale
1963	1397	25,5	57.712	31,4
1964	1605	15,1	67.896	32,3
1965	2005	16,4	101.042	36,7
1966	2407	17,1	142.261	43
1967	2341	16	132.769	37,8
1968	2238	14,2	116.752	31
1969	2440	13,8	121.095	26
1970	2630	13,2	143.480	25,5
1971	2549	12,6	150.715	25,4
1972	2458	14	149.074	25,7
1973	1831	9,5	127.199	21,9
1974	1272	7,2	89.575	15,8
1975	1244	7,5	87.849	17,2
1976	1543	12,5	116.187	21,8
1977	1244	12,5	89.497	14,4
1978	1439	14,8	109.114	23
1979	1401	15,3	100.039	21,8

riffarie sorte già da qualche anno fra il CAP e alcune compagnie, fra le quali si ricorda l'Itavia di Bologna, che nel 1973 ha cancellato Genova dai propri itinerari.

<sup>13</sup> Fra le prime si ricorda la linea per Roma, che da sola assorbe il 50 % dei passeggeri di tutto il traffico aereo genovese, e fra le altre quella per Londra della British Caledonian e quella della Lufthansa per Francoforte.

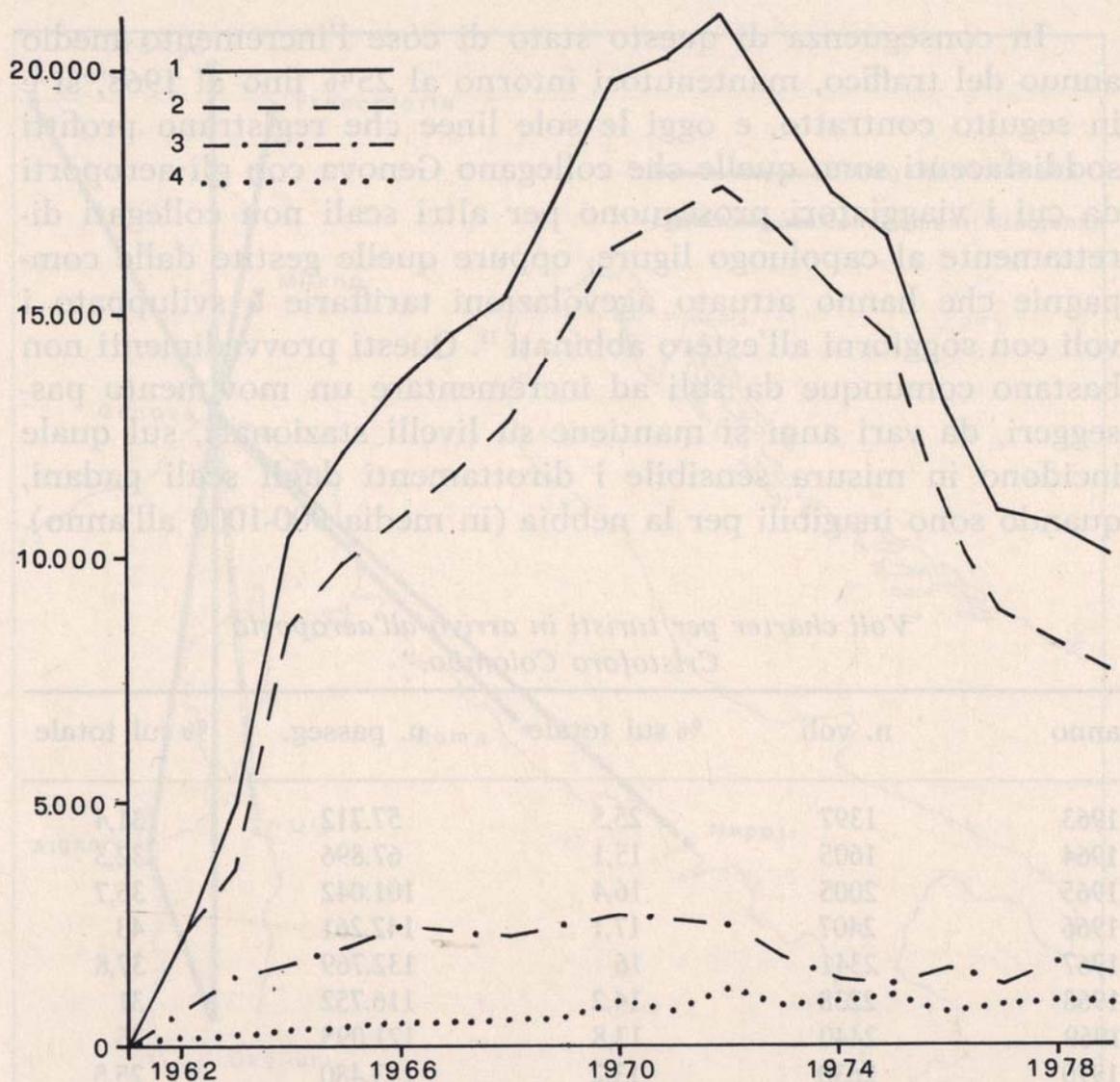


Fig. 5. — Movimento aerei: 1. Traffico complessivo; 2. Voli di linea; 3. Voli *charter*; 4. Dirottamenti.

Analogo discorso vale per il traffico turistico a domanda, molto importante durante i primi anni di attività aeroportuale, ma oggi in diminuzione. La maggior parte delle provenienze ha da sempre riguardato la Gran Bretagna, legata per solida tradizione turistica alla Riviera Ligure, seguita da Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania Federale, Paesi Bassi. La Svizzera e la Francia meritano di essere segnalate anche per il traffico di aerei da turismo.

L'apertura di sempre nuove aree turistiche meno costose di quelle liguri e altre cause si sono ripercosse subito in questo settore dei voli, sicché la fase discendente, iniziata fra il 1970 e il 1971, è stata poi accelerata da scioperi e disordini, dalla

concorrenza esercitata dalla Riviera Adriatica, dalla carente organizzazione turistica di parte della Liguria, da prezzi eccessivi, da un'incontrollata espansione della seconda casa in Riviera e dall'aumentato inquinamento marino<sup>14</sup>.

Per tutti questi motivi il traffico *charter* passeggeri dell'aeroporto di Genova sembra dover seguire il destino di quello di linea e divenire la minima componente di un movimento turistico internazionale ormai orientato verso altre regioni, che sono in grado di offrire, a tariffe anche più convenienti, migliori garanzie quanto ad attrezzature alberghiere, condizioni ambientali, servizi, eccetera<sup>15</sup>.

*Movimento complessivo merci e posta 1962-1979.*

anno	merci tot. (tonn.)	% di linea	% <i>charter</i>	% posta
1962	191	—	—	—
1963	1087	57	40	3
1964	1633	60	25	15
1965	1596	20	20	60
1966	1896	33	16	61
1967	2216	30	28	42
1968	3656	39	36	25
1969	5121	55	29	16
1970	5971	61	25	14
1971	5740	60	25	15
1972	5635	55	30	15
1973	5172	65	18	17
1974	5979	61	20	19
1975	4824	55	22	23
1976	5544	59	21	20
1977	6835 (*)	61	14	25
1978	7081 (*)	50	14	36
1979	7168	48	12	40

(\*) incremento dovuto essenzialmente all'aumento del traffico postale<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Bollettini CAP 1964-1980.

<sup>15</sup> Le conseguenze negative della diminuzione del traffico *charter* si sono riflesse anche sul movimento turistico in partenza da Genova, colpito oltretutto dal diffondersi dei voli *inclusive tours* organizzati dalle compagnie regolari per fronteggiare la concorrenza delle società *charter* e dalle restrizioni valutarie. Meta tradizionale di questi voli, meno conve-

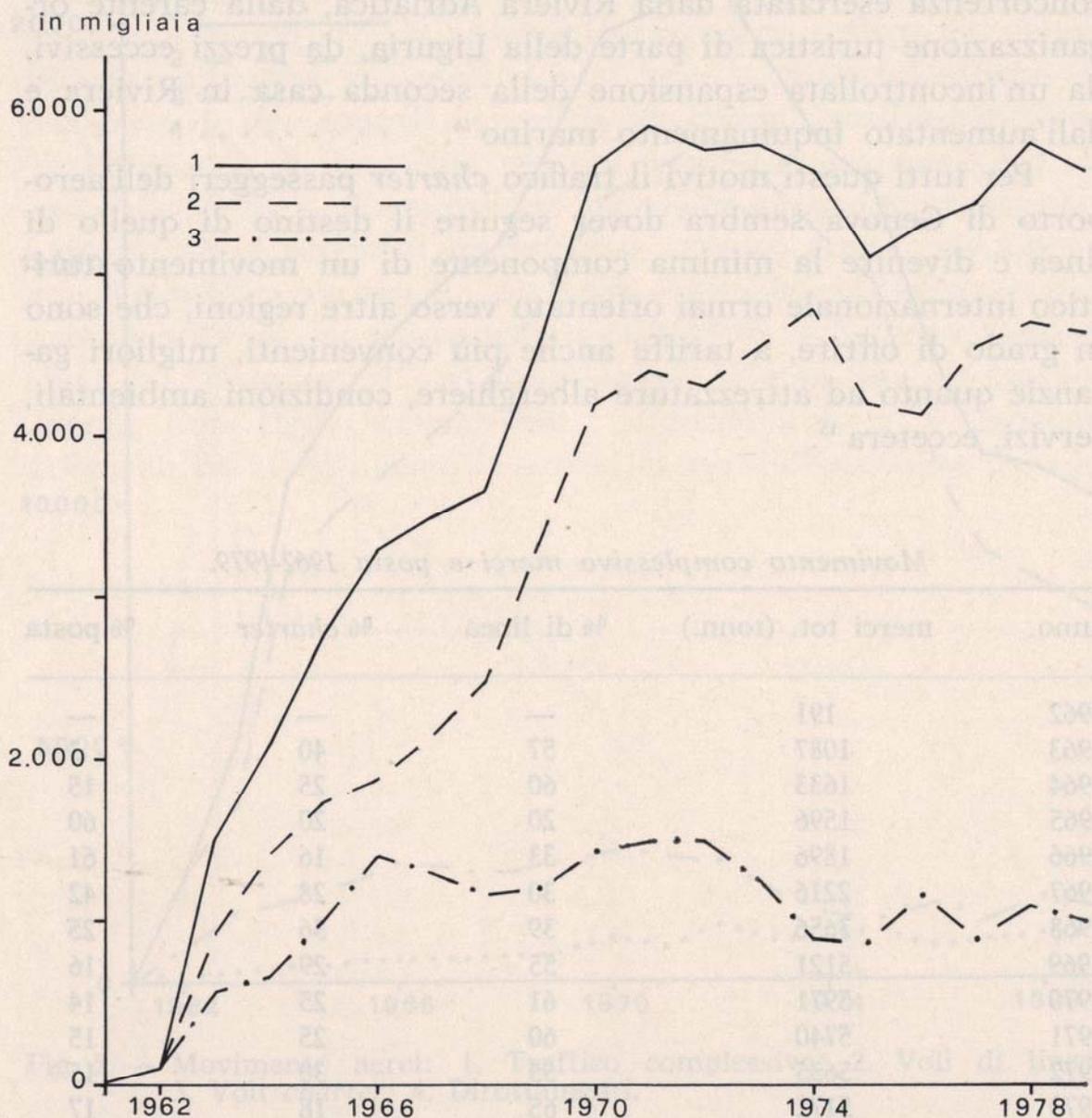


Fig. 6. — Movimento passeggeri: 1. Complessivi (arrivi; partenze; transiti); 2. Di linea; 3. Charter.

Compreso in parte nel movimento *charter* risulta pure il traffico merci. Sue principali componenti sono i carichi di fiori diretti nell'Europa centrale e settentrionale, i voli per il trasporto di pelli dall'Africa, macchinari industriali e motori marini destinati all'Italcantieri e all'Italsider, metalli preziosi conati e

nienti di una volta, dato il continuo aumento dei prezzi, è Londra, seguita dai Paesi Scandinavi, Mosca, Palma di Maiorca, Lourdes, ecc. (in media 5-6000 passeggeri all'anno).

in lingotti, materiali radioattivi per centrali nucleari nazionali, oltre al quotidiano movimento di *pallets* e *containers* di merci varie affidate ai voli regolari di linea e ai dirottamenti invernali da altri scali, di cui si è detto.

Fino al 1974-75 il traffico merci è stato in pratica l'unico ad avere fondate possibilità di sviluppo nel quadro generale dell'attività dell'aeroporto di Genova: attualmente si avverte però anche in questo settore una battuta d'arresto, dovuta alla concorrenza di altre aree floricole in Italia e all'estero, di strade e ferrovie rispetto al mezzo aereo ed alla stasi economica mondiale<sup>17</sup>.

La quarta componente del movimento aeroportuale è rappresentata dall'attività dell'Aeroclub di Genova, che fu fondato nel 1928 e operava prima della seconda guerra mondiale al Lido d'Albaro e all'Idroscalo. L'associazione sviluppò nel dopoguerra la scuola di pilotaggio e varie manifestazioni aeronautiche, prima appoggiandosi all'aeroporto di Novi Ligure e all'Idroscalo di Sampierdarena e poi al C. Colombo. Attualmente l'Aeroclub cura la preparazione dei futuri piloti e mira a diffondere i voli sportivi e turistici, ma effettua anche servizi di aerotaxi e di noleggio a richiesta. Esso conta centodieci soci, una sessantina di allievi piloti e accoglie una decina di aerei, ai quali è riservata una parte dell'aeroporto e specifiche infrastrutture, adiacenti allo stabilimento aeronautico Piaggio.

---

<sup>16</sup> Bollettini CAP 1962-1977.

<sup>17</sup> Dal 1968-69, anno di punta dei voli per il trasporto di fiori, in cui si registrarono 167 partenze per più di 1000 tonn. di prodotto, si è gradatamente passati agli attuali 80-100 voli per poco più di 800 tonn. annue. A parte sporadici voli transatlantici poi, le correnti di traffico merci che fanno capo a Genova operano su percorsi serviti da strade a grande traffico e ferrovie, vanificando così il vantaggio che l'aereo ha riguardo al fattore tempo sui lunghi percorsi. Andamento discontinuo caratterizza infine il movimento aereo postale, affidato alle compagnie ATI (Aerotrasporti Italiani) e Alitalia. In veloce ascesa fra il 1962 e il 1965, esso ha subito poi vari rallentamenti dovuti alle nuove disposizioni prese dall'amministrazione postale sulla distribuzione della corrispondenza (da giornaliera a plurisettimanale), ai sempre più frequenti scioperi del personale, alla concorrenza delle ferrovie. Da qualche anno si registra però un graduale incremento dovuto al crescente volume della posta ed alla recente inaugurazione di un nuovo servizio notturno verso il Centro-Sud d'Italia (Roma, Napoli, Bari) per il trasporto di alcuni fra i più diffusi quotidiani cittadini.

#### 4 - Genova e l'aeroporto

Da quanto esposto si deduce che la situazione dell'aeroporto C. Colombo non risulti del tutto positiva: a causa del calo di traffico che da qualche anno sembra ridimensionare, e di molto, le previsioni, l'aeroporto attende ancor oggi di occupare un giusto ruolo nella realtà cittadina di cui fa parte<sup>18</sup>. Da qui le polemiche che continua a suscitare lo scalo, a detta di molti, inutile o comunque male inserito in un'area densamente urbanizzata e industrializzata (impianti siderurgici di Cornigliano, porto petroli di Multedo, cantieri navali)<sup>19</sup>.

In pratica l'aeroporto dimostra appieno la sua validità in occasione dei dirottamenti invernali, che però a molti non sembrano sufficienti a giustificare il mantenimento di un'infrastruttura tanto costosa e complessa, perché interessano l'attività del C. Colombo solo per pochi mesi all'anno. Tuttavia la presenza di un aeroporto non si può legare unicamente a interessi locali o regionali, bensì a quelli di carattere nazionale, che non sono da sottovalutare per il C. Colombo. Ciò nonostante, a pre-

---

<sup>18</sup> Secondo le originarie previsioni, il movimento passeggeri dell'aeroporto di Genova avrebbe dovuto interessare entro il 1975 circa 800.000 persone e 1.400.000 per il 1985. (N. DAMONTE, *Indagine ... cit.*, pp. 11-13; G. INCARNATI, *Aeroporto di Genova ... cit.*; indagine B. MARDESSICH-DOXA, in B. CAP 1963, pp. 660-661, 695-702.

<sup>19</sup> Alle proposte miranti al suo spostamento, peraltro difficilmente realizzabili perché lente e costose, si è così affiancata da qualche anno l'idea di eliminarlo addirittura onde adibire lo spazio lasciato libero dalle infrastrutture aeroportuali al movimento marittimo. Oltre ai dubbi sulla effettiva necessità di spazio per il traffico portuale, si priverebbe di efficacia un lavoro di decenni e si toglierebbe al tempo stesso alla città un'opera di per sé valida, perché i mancati atterraggi sono imputabili ad avarie tecniche piuttosto che a condizioni meteorologiche avverse, che agiscono annualmente con un'incidenza dell'1-2 % sul totale. Pertanto la posizione poco felice dello scalo, per la particolare orografia circostante e per la presenza di ostacoli di vario genere (insediamenti industriali, portuali, ecc.), è molto attenuata dalle condizioni atmosferiche che fanno dell'aeroporto di Genova uno degli scali più sicuri del Nord-Italia, come dimostra anche il prospetto dei rilevamenti condotti fra il 1947 ed il 1953 e fra il 1970 e il 1976. (CAP, *Aeroporto e porto petroli*, Genova, 1961; P. FRIGNOCCA - N. DI DIO, *Climatologia e agibilità del C. Colombo*, in CAP 1969-1976; F. MUSELLA, *Regime anemologico relativo all'erigendo aeroporto di Genova-Sestri*, in B. CAP 1950-53, ecc.).

scindere dai clienti abituali delle linee aeree, la maggior parte della cittadinanza è indotta a considerare lo scalo come uno dei tanti esempi della poco oculata programmazione economica italiana e nutre nei suoi confronti o disinteresse o senso di fastidio per gli inconvenienti connessi con l'inquinamento atmosferico.

Data la posizione geografica dell'aeroporto, il fenomeno riveste comunque un limitato interesse in quanto quasi tutto l'abitato viene toccato a distanza dalle traiettorie degli aerei in arrivo o in partenza o addirittura da entrambe a causa dell'orientamento della pista di volo, allineata alla costa quasi perfettamente. Circa l'inquinamento da combustibile, i progressi aeronautici degli ultimi anni hanno portato alla immissione in servizio di velivoli sempre meno inquinanti, ed il vento, che periodicamente spazza la pista, sospingendo verso il mare aperto i vapori, contribuisce a rendere trascurabile l'azione dei gas di scarico emessi dagli aerei operanti sul C. Colombo (3-4 % dei prodotti di combustione nocivi presenti nel cielo cittadino).

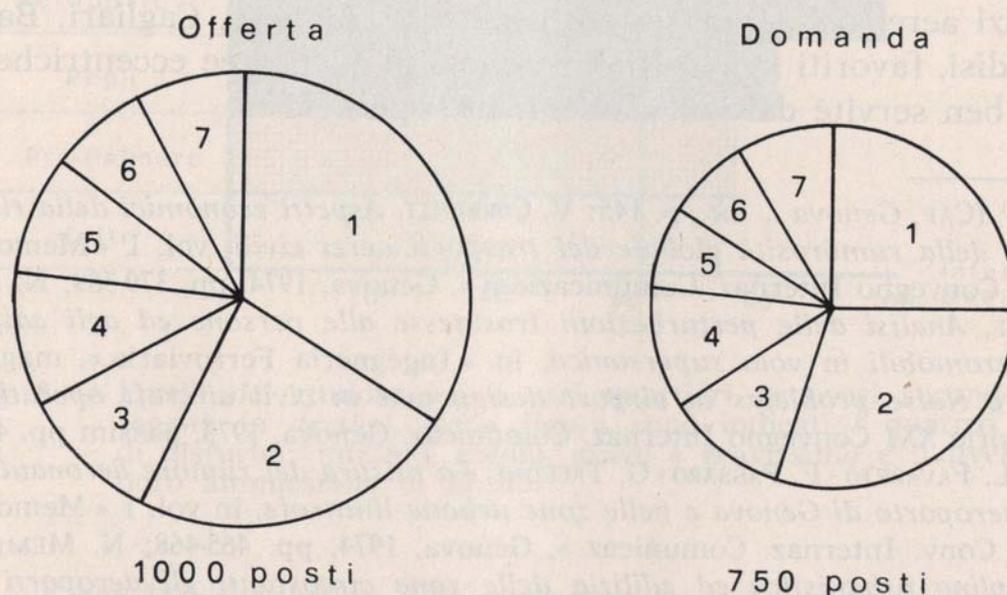


Fig. 7. — Media giornaliera dei passaggi offerti e richiesti in partenza da Genova a seconda delle destinazioni sulle varie linee aeree in collegamenti regolari. - 1. Roma; 2. Sardegna; 3. Francoforte; 4. Napoli; 5. Milano; 6. Zurigo; 7. Londra.

Più gravi potrebbero essere invece i disturbi portati dall'inquinamento acustico, più pericoloso di quello da gas di scarico in quanto si propaga con maggiore rapidità e su di un'area più vasta. Oltretutto una soluzione di questo problema, consistente

essenzialmente in una riduzione del regime dei motori degli aerei, è difficilmente attuabile, perché si traduce in una sicurezza minore per i velivoli ed in un minor carico utile. A Genova, data la particolare conformazione della città, lineare lungo il litorale e quindi praticamente parallela alla traiettoria dei velivoli, quasi ovunque si avverte il passaggio degli aerei in maggiore o minore misura a seconda della posizione, esposizione geografica, conformazione del suolo, tipo d'insediamento: l'intensità del rumore varia infatti fra i 60-62 *decibel* (limite tollerabile) di Nervi, ed i 90 e oltre di Cornigliano, che individuano una delle zone più disturbate<sup>20</sup>.

Per quanto riguarda una possibile valorizzazione, sembra che per il C. Colombo possano valere i motivi che hanno recentemente favorito l'incremento del traffico di altri aeroporti nazionali, quali per esempio Bologna, assunto al rango di scalo di discreta importanza per iniziativa della compagnia Itavia, o Pisa, aeroporto regionale al servizio di un'area in espansione industriale e turistica, o Napoli e Catania, importanti nodi di smistamento dei servizi aerei del Mezzogiorno, o ancora: Alghero, Cagliari, Bari, Brindisi, favoriti nel traffico perché situati in aree eccentriche o non ben servite dai collegamenti di superficie<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> (CAP, *Genova ... cit.*, p. 145; V. CORRENTI, *Aspetti economici della riduzione della rumorosità globale dei trasporti aerei civili*, vol. I « Memorie XXII Convegno Internaz. Comunicazioni », Genova, 1974, pp. 379-389; N. DAMONTE, *Analisi delle perturbazioni trasmesse alle persone ed agli edifici da aeromobili in volo supersonico*, in « Ingegneria Ferroviaria », maggio 1969 e *Noise problems in airport design and in civil aircraft operation*, Memorie XXI Convegno Internaz. Comunicaz. Genova, 1973, passim pp. 494-500; L. FAVARETO - F. PASSARO - G. TACCONI, *La misura del rumore aeronautico nell'aeroporto di Genova e nelle zone urbane limitrofe*, in vol. I « Memorie XXII Conv. Internaz. Comunicaz. », Genova, 1974, pp. 465-468; N. MEMMA, *Disciplina urbanistica ed edilizia delle zone circostanti gli aeroporti in relazione ai rumori prodotti dagli aerei*, XI Congresso Nazionale Edilizia e Abitazione, Roma, 1970, pp. 3-27; *passim*; V. MIONI, *L'isolamento acustico negli edifici aeroportuali*, « Agere », Roma, 1970, *passim* p. 4; G. PANERO, *Scala urbanistica delle infrastrutture per i trasporti aerei*, in « Rassegna dell'edilizia », n. 51, aprile 1970, pp. 5-7).

<sup>21</sup> Quanto a volume di traffico, l'aeroporto di Genova seguiva immediatamente fino al 1968-69 i tradizionali scali maggiori di Roma, Milano, Napoli, Torino e pochi altri. Attualmente invece lo scalo è sempre preceduto e affiancato nelle graduatorie annuali anche da Bologna, Cagliari, Catania.

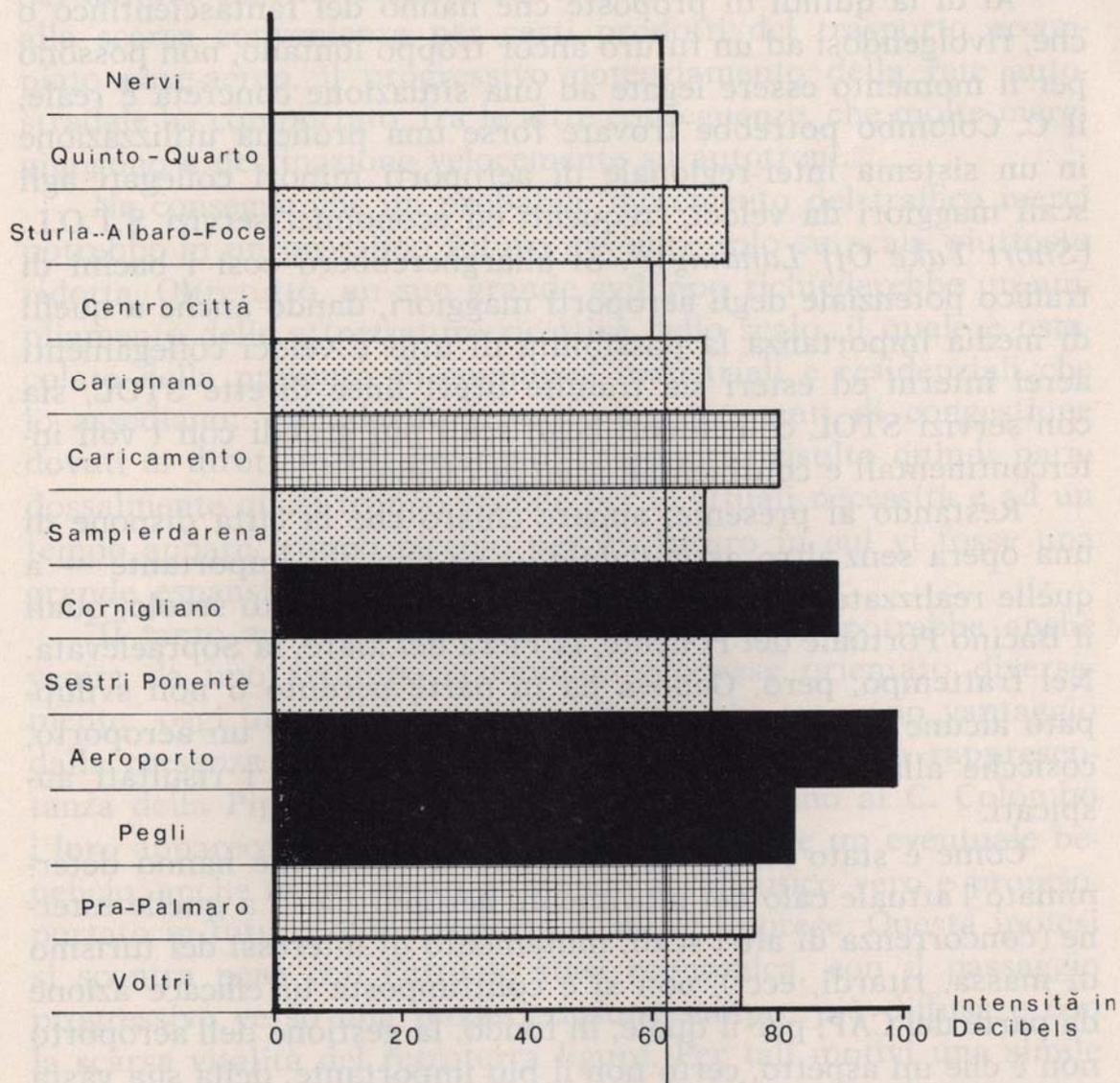


Fig. 8. — Livelli del rumore per i vari quartieri genovesi secondo l'intensità in *decibel*. Nella figura sono indicati i quattro gradi di disturbo: minimo, medio, grave e gravissimo e il livello sonoro ammissibile di 62 db.

Circa le prospettive dell'aeroporto, mutato in poco tempo il quadro economico nazionale e internazionale, è mancato un sufficiente adeguamento alle nuove esigenze del traffico con danni per l'attività del porto e dello scalo aereo, che della vita economica del capoluogo ligure sono la massima espressione. Nella generale battuta d'arresto che ne è conseguita, il porto, pur in mezzo a mille difficoltà, ha potuto contare sulle risorse di un'attività grande e diversificata, mentre l'aeroporto si è trovato in una situazione di stallo da cui stenta ad uscire.

Al di là quindi di proposte che hanno del fantascientifico o che, rivolgendosi ad un futuro ancor troppo lontano, non possono per il momento essere legate ad una situazione concreta e reale, il C. Colombo potrebbe trovare forse una proficua utilizzazione in un sistema inter-regionale di aeroporti minori collegati agli scali maggiori da veloci, frequenti ed economici servizi S.T.O.L. (*Short Take Off Landing*)<sup>22</sup>. Si allargherebbero così i bacini di traffico potenziale degli aeroporti maggiori, dando anche a quelli di media importanza la possibilità di utili e veloci collegamenti aerei interni ed esteri sia tramite brevi linee dirette STOL, sia con servizi STOL coincidenti negli scali più grandi con i voli intercontinentali e continentali a largo raggio.

Restando al presente, appare chiaro che la città dispone di una opera senz'altro assimilabile — se non più importante — a quelle realizzate nel comprensorio urbano in questo secolo, quali il Bacino Portuale del Ponente, la Fiera del Mare, la Sopraelevata. Nel frattempo, però, Genova ha in parte perduto o non sviluppato alcune funzioni che esigevano la presenza di un aeroporto, cosicché alla sua realizzazione non sono seguiti i risultati auspicati.

Come è stato rilevato, varie sono le cause che hanno determinato l'attuale calo del movimento aeroportuale: a quelle esterne (concorrenza di altri scali, mutamento di interessi del turismo di massa, ritardi, ecc.), non si è contrapposta un'efficace azione da parte del CAP, per il quale, in fondo, la gestione dell'aeroporto non è che un aspetto, certo non il più importante, della sua vasta attività<sup>23</sup>. Contenuto pertanto il movimento passeggeri in limiti oltre i quali sarà difficile andare, si puntano oggi molte speranze sul traffico merci, riguardo al quale però non poche sono le perplessità. Innanzitutto il triangolo industriale Milano-Torino ha subito sensibili alterazioni e quindi anche il ruolo di complemento indispensabile dello scalo aereo genovese nel settore merci

---

<sup>22</sup> Tali servizi potrebbero essere espletati da aerei con caratteristiche non inferiori e dissimili da quelle degli attuali aeromobili impiegati su brevi e medie distanze, ma necessitanti di infrastrutture più ridotte, in modo da convogliare su Genova parte dei viaggiatori che attualmente si rivolgono ad altri scali.

<sup>23</sup> Probabilmente, se le due gestioni del porto e dell'aeroporto fossero state disgiunte, lo scalo aereo avrebbe goduto di una più attenta e proficua considerazione.

nel mutato sistema economico, si è fortemente attenuato. Oltre alla scarsa convenienza per certi prodotti del trasporto accoppiato nave-aereo, il progressivo potenziamento della rete autostradale ha comportato, fra le altre conseguenze, che molte merci giungono a destinazione velocemente su autotreni.

Ne consegue che un probabile incremento del traffico merci potrebbe in un prossimo futuro avvenire solo su scala piuttosto ridotta. Oltretutto, un suo grande sviluppo richiederebbe un ampliamento delle attrezzature ricettive dello scalo, il quale è ostacolato dalla presenza di complessi industriali e residenziali che lo assediano: escludendo i particolari momenti di congestione dovuti ai dirottamenti invernali, l'aeroporto risulta quindi paradossalmente quasi troppo grande per le attuali necessità e ad un tempo appare troppo piccolo per un futuro in cui vi fosse una grande espansione commerciale.

Il tanto auspicato incremento aeroportuale potrebbe anche venire da uno sviluppo economico genovese orientato diversamente: oggi infatti le due sole industrie che traggono vantaggio dalla presenza dello scalo aereo sono la Piaggio e la rappresentanza della Piper, che costruiscono e collaudano al C. Colombo i loro apparecchi, ma niente può fare escludere un eventuale beneficio, anche meno legato al mondo aeronautico vero e proprio, portato in futuro dall'aeroporto a nuove imprese. Questa ipotesi si scontra però con l'attuale stasi economica, con il passaggio progressivo verso una terziarizzazione sempre più diffusa e con la scarsa vitalità del retroterra ligure. Per tali motivi una simile trasformazione non può essere prevista a breve scadenza.

Non si può invece tacere il ruolo spesso negativo, sulla base del *deficit* finanziario, che il C. Colombo registra quasi ogni anno, specie per il graduale aumento delle spese di manutenzione, per il calo del traffico dovuto anche agli eccessivi aumenti tariffari, e dal conseguente dirottamento verso aeroporti più economici di alcuni voli.

Si può concludere che attualmente l'aeroporto serve poco, perché interessato da un numero di approdi regolari, che da soli ne renderebbero ancor più problematici la gestione ed il bilancio, se mancassero i provvidenziali voli fuori programma effettuati in inverno per maltempo dai velivoli diretti a Milano e Torino. L'unica nota in suo favore può dunque venire oggi dalla condizione di attesa dell'economia genovese e nazionale nel suo complesso:

fermo restando che le attuali traversie sembrano voler cristallizzare nel tempo l'ormai ben nota situazione che relega il C. Colombo ad un compito marginale e secondario nel quadro economico e nella vita in generale della città, si spera che entro il prossimo decennio Genova ritrovi le capacità di sviluppo commerciale ed industriale, che le sono venute a mancare e che un giusto ruolo spetti anche all'aeroporto, concepito e realizzato più di vent'anni fa al servizio di un complesso urbano in condizioni e prospettive assai diverse da quelle odierne.

#### RIASSUNTO

Già cinquant'anni fa, Genova iniziò ad avere qualche linea regolare di idrovolanti: con il passare del tempo si presentò sempre più urgente la necessità di dotare la città di un aeroporto vero e proprio. I progetti, arenatisi durante la seconda guerra mondiale, furono ripresi, modificati, ampliati e realizzati nell'ultimo dopoguerra, con un ardito riempimento di parte dello specchio d'acqua antistante la delegazione urbana di Sestri Ponente. Nonostante ciò l'aeroporto di Genova non è riuscito ad affermarsi e registra decremento del numero degli aerei, e dei passeggeri e del volume delle merci. Soltanto d'inverno si vivacizza per l'arrivo degli aerei dirottati per nebbia dagli aeroporti di Milano e Torino. Il Cristoforo Colombo è quindi un aeroporto secondario, che potrà imporsi soltanto se l'attuale crisi economica genovese e nazionale sarà superata.

#### RÉSUMÉ

Il y a cinquante ans, on avait déjà commencé à instituer à Gênes des lignes régulières d'hydravions: avec le temps, la nécessité de doter la ville d'un véritable aéroport devint de plus en plus urgente. On reprit alors, après la deuxième guerre mondiale, les projets qui s'étaient enlisés pendant le conflit: on les modifia, on les agrandit et on les réalisa en comblant hardiment une partie de la surface d'eau en face du quartier urbain de Sestri Ponente, Malgré cela, l'aéroport de Gênes n'est pas parvenu à s'imposer et il voit la diminution aussi bien du nombre des avions et des passagers, que du volume des marchandises. C'est seulement en hiver que le trafic devient plus intense, à cause des avions qui arrivent après avoir été déroutés des aéroports de Milan et de Turin, à cause du brouillard. Le « Cristoforo Colombo » reste donc un aéroport secondaire, qui pourra s'imposer uniquement si la ville de Gênes et tout le pays parviennent à sortir de la crise économique actuelle.

## SUMMARY

As early as fifty years ago Genoa began to enjoy some sort of regular traffic in seaplanes. Then with the passing of time the necessity of equipping the city with a true and proper airport became increasingly more pressing. The plans, which were shelved during the Second World War, were taken up once again, modified, extended and implemented after the war. This was venturesome reclamation of part of the stretch of water in front of the urban district of Sestri Ponente. Despite this Genoa airport has not succeeded in establishing itself and it registers a continual decrease in its number of aeroplanes and passengers, not to mention the decrease in the volume of goods handled. It is only in winter that it comes to life with the arrival of planes diverted from the airports of Milan and Turin because of fog. Christopher Columbus is therefore an airport of secondary importance, and it will only be able to prove itself if the present economic crisis, both national and Genoese, can be overcome.