

La stazione idrovolanti di Punta della Rena nella rada di Portoferraio

di Ruggero Elia Felli

Sulla strada provinciale, che da Porto Azzurro conduce al Bivio Boni, si trova l'ingresso delle Terme di San Giovanni.

Con una breve passeggiata nel bellissimo parco di eucalipti si arriva fino al mare, a Punta della Rena. La vista sulla rada di Portoferraio è eccezionale, una cartolina. Non può mancare la foto da condividere sui social, per fare invidia a chi è chiuso in ufficio in città. Se avessimo uno “smartphone”, con un filtro speciale per viaggiare nel tempo, davanti a noi vedremmo gli Alti Forni, il pontile Hennin e sulla lingua di sabbia, a cavallo della foce del Fosso della Madonnina, un pontile in legno e due hangar. Due hangar? Sì, esatto, gli hangar della stazione idrovolanti di Portoferraio. La presenza degli idrovolanti, nella rada di Portoferraio, è documentata anche prima della costruzione dell'idroscalo ed è collegata con l'attività della sezione idrovolanti FBA di Piombino. La sezione, basata a Portovecchio di Piombino, ricevette i primi tre idrovolanti FBA Type H (Franco-British Aviation Company) nel giugno 1917. A causa delle condizioni non adatte della stazione di Piombino (esposizione al mare agitato e alle raffiche di vento) la sezione FBA operò spesso anche da Portoferraio, come base provvisoria. Nel marzo 1918 la sezione FBA effettuò 19 voli da Portoferraio. Nella primavera del 1918 fu trasformata in 274^a Squadriglia. Durante la prima guerra mondiale effettuò ben 337 missioni e venne sciolta il 28 febbraio 1919. Le prime tracce, relative alla costruzione dell'idroscalo di San Giovanni, sono contenute in un documento del Comando in Capo del *Dipartimento Marittimo e della Piazza Marittima di La Spezia* (*Ufficio Traffico, I Raggruppamento Idrovolanti*), indirizzato all'*Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina (Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione)*, datato 14 gennaio del 1918. In seguito ad un sopralluogo eseguito a Portoferraio, ed in altre zone, dal *Capo Sezione Genio Marina di Livorno* e dal



*Veduta aerea dell'idroscalo. Il pontile in legno era lungo ottanta metri e largo cinque, sorretto da quattro stilate di pali di pino del diametro di 30 centimetri. Il tavolato era composto da tavoloni da 8 centimetri. Sui due lati erano costruiti due parabordi.
(Ufficio Storico Aeronautica Militare)*

Comandante del 1° Raggruppamento Idrovolanti, la località cosiddetta Punta della Rena, nel golfo di Portoferraio, si presentava favorevole all'impianto di una stazione idrovolanti. L'unico svantaggio individuato era quello di dover costruire uno scivolo della lunghezza di circa una ventina di metri, a causa del basso fondale. L'influenza delle dorsali in vicinanza del mare non risultava maggiore di quella che si verificava nella stazione idrovolanti di La Spezia ed in tutte le altre stazioni idrovolanti dislocate nella Liguria. Era stata eseguita una ricerca in altre località dell'isola, che non presentassero difficoltà di raffiche di vento discendenti dai rilievi, ma nessuna si trovava in condizioni migliori essendo tutte in vicinanza a colline anche più alte di quelle circostanti il golfo di Portoferraio. Lo specchio d'acqua compreso tra Punta della Rena e San Giovanni era quasi sempre sgombro da qualsiasi traffico di siluranti e motoscafi, svolgendosi tali movimenti dalla parte opposta del golfo e più precisamente nell'interno del porto e nelle immediate vicinanze della Torre del Martello. Anche il movimento dei piroscafi per gli Alti Forni avveniva sempre ad una sufficiente distanza dalla zona di manovra degli idrovolanti. Dal sopralluogo eseguito in altre località dell'isola, risultò che a Portolongone, precisamente a "Mola", esisteva un terreno piano ed adatto all'impianto di una stazione, ma tale località, pur presentandosi favorevole sotto tutti i punti di vista costruttivi e d'impiego degli idrovolanti era zona affetta da forte malaria come da dichiarazioni avute in proposito dall'Ufficiale Sanitario dell'Isola d'Elba, dott. Marini. Tutte le altre parti del golfo di Portolongone avevano delle spiagge strettissime, salvo quella dove sorgeva il paese, che però non presentava spazio sufficiente a nuove costruzioni. Altra ubicazione visitata fu la baia di Marina di Campo la quale, benché presentasse spazio per le costruzioni, era da scartarsi perché la spiaggia dei Macchioni era soggetta a forti mareggiate e rimaneva riparata solo dai venti del primo quadrante. La risposta dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina (Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione) non tardò ad arrivare e il 18 gennaio 1918 fu approvata la scelta fatta di Punta della Rena, nella rada di Portoferraio, per istituirvi una stazione idrovolanti. Qualora la

sezione staccata del Genio Militare di Livorno non avesse riscontrato particolari difficoltà per l'esecuzione dei lavori, questi sarebbero iniziati subito, senza attendere l'approvazione del relativo progetto. Fu ritenuto inoltre opportuno, in seguito all'entrata in esercizio della stazione di Portoferraio, mantenere efficiente anche la stazione di Piombino, sia per poterla riattivare rapidamente in caso di bisogno, sia per offrire sempre agli idrovolanti di Portoferraio la possibilità di rifugiarsi.

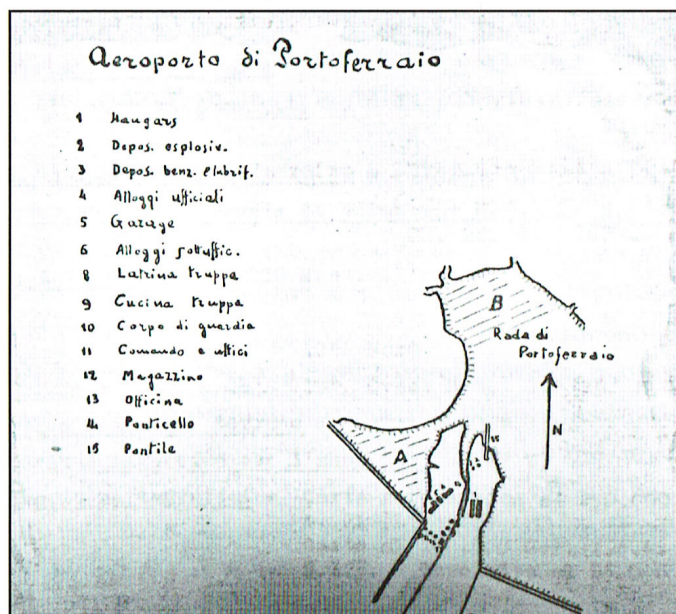
Il progetto originale prevedeva due hangar, staccati l'uno dall'altro. Fu proposto di costruirli addossati con sostegni interni, senza muro divisionale, cosa che avrebbe portato risparmio nella costruzione e avrebbe lasciato spazio sufficiente qualora fosse stato necessario costruire una terza campata. Tale modifica fu approvata il 29 gennaio 1918, ma il successivo 15 marzo la sezione staccata del Genio Militare di Livorno fece presente che gli hangar da costruire a Portoferraio erano gli stessi che andavano sistemati a Portovecchio di Piombino per l'ampliamento di quella stazione idrovolanti e pertanto la modifica proposta sarebbe stata più costosa e soprattutto avrebbe portato ritardo nell'ultimazione dei lavori ritenuti urgenti. Si suggerì quindi di continuare la costruzione con i due hangar separati. I lavori, avviati in maniera così celere, incontrarono però ritardi e difficoltà; se ne trova conferma in un telegramma inviato dall'Elba alla sezione staccata del Genio Militare di Livorno il 10 luglio 1918: "lavori riguardanti stazione Idrovolanti Portoferraio et sistemazione



Pianta dell'idroscalo (Ufficio Storico Aeronautica Militare)

squadriglia MAS Portoferraio et Portolongone per assoluta et constatata mancanza mano d'opera borghese sono pressoché sospese stop. Ho interessato ditte del continente rifiutano tutte eseguire lavori Isola Elba stop. Se ne informa cotesto Comando in Capo perché voglia compiacersi pratiche Ministero Guerra trattandosi lavori estrema urgenza difesa conceda mano d'opera militare stop Soltanto allora questa Sezione potrà ottenere dal Comando Divisione Militare Livorno personale assolutamente necessario condurre termine alacrememente lavori stop". Il 25 luglio 1918 fu inviata al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina un'istanza per chiedere la possibilità di impiegare come mano d'opera i reclusi che si trovavano sull'isola. Non si conosce la data del termine dei lavori, ma si presume che essi siano terminati tra il 1919 e il 1920. Il 28 marzo 1923 con Regio Decreto n°645 nasceva la Regia Aeronautica, ad essa furono affidate tutte le forze aeree militari del Regno e delle colonie. Il 1° giugno 1923 i Comandi di Aeronautica della Regia Marina, già passati alle dipendenze della Regia Aeronautica assunsero la denominazione di Gruppi Idrovolanti alle dipendenze del Comando Idrovolanti di Roma. Fu istituito il Gruppo Idrovolanti dell'Alto Tirreno con sede a La Spezia sull'Aeroporto di Muggiano. Il 23 febbraio 1924, in conformità con gli accordi precedentemente presi fra il Genio Militare Regia Marina ed il Commissariato per l'Aeronautica, per ordine della 4^a Sezione Costruzioni Edilizie di Aeronautica, il geometra Paolo Mento si recò a Portoferraio per prendere in consegna la località denominata Punta della Rena ed i manufatti in essa esistenti. Erano presenti il rappresentante legale del Genio Militare Regia Marina ed il rappresentante legale dell'Intendenza di Finanza di Livorno, Alberto Gualdi. La Regia Marina chiese di poter usufruire temporaneamente dei due hangar utilizzati come rimessaggio per alcuni M.A.S., perché il loro trasferimento a La Spezia, insieme ai serbatoi in metallo per nafta, non sarebbe avvenuto prima del successivo mese di marzo. Inoltre si riservò il diritto di servirsi del pontile in legno per il transito e lo sbarco dei materiali necessari alla costruzione della stazione radiotelegrafica che sarebbe dovuta sorgere sulla zona opposta rispetto al Fosso della Madonnina. A luglio del 1924 il Comando Idrovolanti assunse la denominazione di Comando 25° Stormo Idrovolanti con sede a Roma. Il Gruppo Idrovolanti dell'Alto Tirreno si trasformò in Comando Mezzo Stormo Idrovolanti dell'Alto Tirreno costituito dal 79° Gruppo, con sede a La Spezia (161^aSq.-187^aSq.-141^aSq. basate a Muggiano) e dall'80° Gruppo con sede a Orbetello (162^aSq. a Orbetello e 144^aSq. a Livorno). A maggio del 1925 una sezione di quattro idrovolanti della 141^a Squadriglia fu dislocata a Portoferraio per sperimentare la cooperazione aeronavale tra idrovolanti e M.A.S. nella ricerca antisommergibile. Il 16 ottobre 1925 il Comando Mezzo Stormo Idrovolanti dell'Alto Tirreno si trasformò in 26° Stormo Idrovolanti, dal quale venne a dipendere anche l'84° Gruppo Idrovolanti di Venezia. Inoltre la 144^a Squadriglia di Livorno (idroscalo "Luigi Zoni") transitò dall'80° Gruppo di Orbetello al 79° Gruppo di La Spezia rimanendo dislocata sempre a Livorno, mentre la 161^a Squadriglia di La Spezia passò dal 79° Gruppo all'80° Gruppo dislocandosi ad Orbetello. Nel 1926 l'idroscalo risultava in disarmo, mentre nel 1927 era classificato come TA-E e cioè Aeroporto Tappa – Efficiente (foglio 35 del 15-12-1927). In una foto aerea del 1928, scattata da un S.59 bis della 144^a Squadriglia di Livorno, le strutture sembrano trovarsi in un discreto stato di conservazione.

Si torna a parlare dell'idroscalo di Portoferraio in una relazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia



Schizzo raffigurante le zone per il decentramento degli apparecchi. Le aeree tratteggiate ed indicate con le lettere A e B sono quelle dove il fondale era sufficiente per gli apparecchi.
(Ufficio Storico Aeronautica Militare)

Aeronautica – 1° Reparto Divisione Operazioni = Sezione Cartografica, datata 10 giugno 1933, relativa ai Campi di Fortuna della Toscana. Nella relazione si legge che: Il Campo di manovra è capace di poter accogliere entro gli hangar, qualora questi vengano convenientemente restaurati, n.6 apparecchi da R.M. vicina (Ricognizione Marittima). Lo specchio d'acqua permette la partenza e l'ammarraggio a qualunque idrovolante. È ubicato ad ovest della baia di Portoferraio sulla Punta della Rena a Km. 1,5 sud ovest, in linea d'aria da Portoferraio ed a Km 2,5 per via ordinaria. La rada è incassata entro una catena collinosa circolare, aperta al mare soltanto nella parte nord. Ad est le colline raggiungono i 500 metri (Monte Cima del Monte m.516, distante in linea d'aria Km.7), a sud quasi i 400 metri (Monte Orello m.377 distante in linea d'aria Km.3) e lo stesso ad ovest (Monte San Martino m.370, distante Km.5 per sud-ovest). La coltivazione circostante è per lo più a viti e ortaggi. A ponente dell'idroscalo, a circa 200 metri, vi sono dei grandi mucchi di scorie provenienti dagli alti forni, le quali rendono l'aria malsana. Il campo di partenza e di ammaraggio è costituito da tutta la rada alla quale si accede per via marittima da nord e per terra da tutte le altre direzioni. L'aeroporto è costituito su di una punta detta "Punta della Rena". La costa a ponente è bassa ed il fondale ghiaioso ed insufficiente per l'approdo di imbarcazioni e di apparecchi. Comincia ad esserci un po' di fondale all'estremità nord ovest della punta ove trovasi l'avanzo di un vecchio scivolo ed un pontile di legno lungo un centinaio di metri quasi tutto crollato. Può favorire azioni di volo rasente il versante settentrionale di Monte Poppe. Per la manovra degli idrovolanti si può usufruire di tutta la Baia di Portoferraio, eccezione fatta di pochi tratti in prossimità ed a sud di Punta Torre ove sono ancorate alcune grosse boe per l'ormeggio dei piroscafi, quindi la partenza e l'ammarraggio sono possibili in qualunque direzione di vento. Non vi sono possibilità di mascheramento, potrebbero essere costruite caverne nella collina a ponente dell'Idroscalo. Possono comodamente manovrare nelle acque tre Squadriglie da B.M. (Bombardamento Marittimo) o 4 Squadriglie da R.M. (Ricognizione Marittima) o da C.M. (Caccia Marittima). La direzione normale di lancio e di atterraggio è stabilita in base alle provenienze del vento. L'aeroporto non è dotato di nessun segnale di riconoscimento. Per l'atterraggio notturno manca qualsiasi predisposizione. Manca anche l'antenna per la manica a vento, la direzione del vento può essere facilmente dedotta dal fumo dei fumaioli degli alti forni sempre in attività. Esistono due hangar ad una campata, in muratura e pavimentazione in cemento. Le porte di legno sono in parte scorrevoli ed in parte apribili a battente. Le dimensioni degli hangar, che sono anche quelle della massima apertura delle porte, sono: larghezza m.12,50 – lunghezza m.40. Il tutto è in precarie condizioni di stabilità. Potrebbero essere ricoverati 6 apparecchi del tipo S.59 bis. Esiste un locale officina in muratura delle dimensioni di metri 12,20 per metri 5,20, ma manca qualunque attrezzamento. Non vi è un alloggio vero e proprio per il guardiano (che a questa data è il sig. Massimiliano Pretto e successivamente il 12 gennaio del 1937 fu dato in consegna al sig. Angelo Trombini. Il 15 aprile del 1938 l'idroscalo passò in consegna al sig. Guglielmo Giusti, impiegato della Società ILVA) questi alloggia in una stanzetta del corpo di fabbrica n. 4. Il Locale n. 12 è adibito a magazzino, ma è in pessime condizioni (dimensioni metri 8,20x 5,50) Il fabbricato n. 3 in muratura è il deposito carburanti e lubrificanti, anche questo è in pessime condizioni (dimensioni m. 6 x 4). Non esiste alcuna disponibilità di carburanti e lubrificanti, è possibile trovare olio e benzina a Portoferraio. Il casotto per Aerofaro non esiste perché non vi è l'Aerofaro. Manca l'impianto elettrico, la Centrale più vicina è a Portoferraio con possibilità di allacciamento. Non esistono impianti di riscaldamento. Manca l'acqua potabile. Mancano pozzi, cisterne e autobotti. La fontana più vicina è nelle frazioni di Pacini e San Giovanni. In caso d'incendio sarebbe possibile servirsi dell'acqua di marina se l'idroscalo fosse dotato di autopompa, ma non esiste alcun attrezzamento anti incendi. I pompieri più vicini sono a Portoferraio. Il Servizio Sanitario non esiste. Il posto di medicazione, le farmacie e l'ospedale più vicino sono a Portoferraio. Le linee marittime in esercizio sono: Livorno-Portoferraio-Pianosa bisettimanale, linea circolare intorno all'Elba settimanale e Portoferraio - Portovecchio di Piombino giornaliera. L'idroscalo è collegato da una stradina di mediocri condizioni con Portoferraio (Km 2,5) e con un'altra stradina alla Frazione di San Giovanni (Km.1). Non vi è telefono al campo. Il telefono pubblico di

Portoferraio fa il seguente orario: ore 7-21. Non esiste servizio postelegrafonico al campo. L'Ufficio Postale e Telegrafico di Portoferraio fa il seguente orario: ore 8-24. Non esiste stazione radiotelegrafica. La stazione più vicina della Regia Aeronautica è quella di Livorno le cui caratteristiche sono: Nominativo I.L.H., Potenza: 0,300 Kw, Lunghezza d'Onda: da 880 a 920 e da 1.360 a 1400 metri. A San Giovanni (800 metri a sud est dell'Idroscalo) vi è una Stazione R.T. della Regia Marina Nominativo I.D.J. Potenza 1,5 Kw sull'antenna. Per migliorare l'efficienza del campo sarebbe necessario costruire uno scivolo e un



Idroscalo di San Giovanni, Punta Rena: una fotografia scattata dall'alto all'idroscalo nel 1928 da un S.59 bis della 144^a Squadriglia di Livorno. Dietro i due hangar, sull'asse del pontile, si nota l'argano in ghisa. (Avv. Enrico Leproni via Elbafortificata)

dispositivo per alaggio apparecchi. Restaurare gli hangar e le porte di chiusura. Restaurare alcuni caseggiati per adibirli a magazzini ed officina e costruire ex-novo i caseggiati per uffici e alloggi. Provvedere l'idroscalo di impianto elettrico e idrico. Sistemare il traliccio per le segnalazioni regolamentari. Dragare il fondo in prossimità dell'idroscalo e sistemare i necessari gavitelli di ormeggio. Dotare l'idroscalo dei necessari carrelli di alaggio, imbarcazioni, autopompe, etc. La temperatura media annuale è di 15,5°, quella invernale 8°, quella estiva 23°. La visibilità generale è buona. Non vi sono nebbie frequenti, né periodici ammassamenti di nubi. Prevale il libeccio nei mesi autunnali, il maestrale nei mesi primaverili e estivi, tramontana e grecale nei mesi invernali. Non vi sono venti regolari diurni. Portano il tempo buono i venti del 4° quadrante e tempo cattivo quelli del 2° e 3°. I venti forti provengono dal 2° e 3° quadrante (scirocco e libeccio). Nel Canale di Piombino si hanno frequenti remous (raffiche) in ogni stagione. Le precipitazioni sono normali, la media delle giornate piovose è di 110, la precipitazione media è di mm 9. La stazione Aerologica più vicina è quella dell'Aeroporto di Livorno. Allo stato attuale delle ricerche d'archivio non è stata trovata documentazione sull'attività dell'idroscalo relativamente al periodo che va dal 1933 al 1945. All'entrata in guerra, 10 giugno 1940, l'idroscalo non viene citato in nessun documento, si presume che possa essere stato abbandonato nella seconda metà degli anni '30. Nelle foto aeree scattate dagli alleati tra agosto 1943 e giugno 1944, le strutture sono perfettamente visibili, ma non se ne può accertare lo stato di efficienza. Ad oggi non resta più alcuna traccia di quei manufatti, distrutti dal tempo ed in parte demoliti per far posto ad altre attività. Se capitate da quelle parti fermatevi un attimo a guardare verso la rada, lo sentite adesso il rombo degli idrovolanti?

* * * * *

Fonti d'archivio e bibliografia:

- *I Reparti dell'Aviazione Italiana nella Grande Guerra. Roberto Gentili – Paolo Varriale – Aeronautica Militare – Ufficio Storico*
- *“Monografia dell'Aviazione per la R. Marina dell'Alto Tirreno” – Memorie storiche per l'anno 1932; fonte Uff. Storico A.M.*
- *Ufficio Storico Aeronautica Militare – Aeroporti – Faldone 16 Portoferraio Fasc.4*
- *Archivio Centrale di Stato – Ministero dell'Aeronautica – Demanio Disegni 1925-1958 Busta 2*
- *Archivio Centrale di Stato – Ministero Difesa Aeronautica – Costruzione Aeroporti Busta 51*