



MOSTRA
COME RONDINI NEL CIELO
L'epopea delle linee aeree italiane (1926-1940)

L'esposizione, allestita nelle prestigiose sale **del Museo storico della Comunicazione del Ministero dello sviluppo economico di Roma EUR**, ricostruisce e passa in rassegna la genesi dell'Aviazione Civile in Italia, ripercorrendo le tappe che portarono, con i primi modelli di macchine volanti elaborate dai pionieri delle costruzioni aeronautiche, alla produzione di gioielli tecnologici e alla graduale creazione del trasporto aereo italiano.

Durante l'impegno bellico della Grande Guerra, un Paese prettamente agricolo e rurale come il nostro operò uno sforzo notevole nella produzione degli aeromobili gettando le basi della sua industria aeronautica.

L'armata dell'aria fu in grado di schierare circa 12.000 aerei con una compagine di aviatori di ottimo livello.

Terminate la prima guerra mondiale alcuni piloti e imprenditori pensarono che lo sviluppo dell'aviazione commerciale avrebbe supplito alla saturazione del mercato militare.

La morfologia del territorio italiano rappresentò inizialmente un ostacolo al traffico aereo per la presenza delle catene montuose ma il rapido sviluppo tecnologico ribaltò presto la situazione colmando (e mascherando) con il volo il gap infrastrutturale della nazione.

Nel primo periodo si utilizzarono in prevalenza idrovolanti, poi in modo graduale gli aeroporti convenzionali crebbero in numero e importanza.

Tutti gli aeromobili furono soprattutto utilizzati per il servizio di Posta Aerea.

Tra le due guerre mondiali il progresso aeronautico italiano segnò uno straordinario incremento: nel 1938 l'Italia deteneva circa la metà dei primati contemplati dalla Federazione Aeronautica Internazionale (record di velocità, altezza, durata, affidabilità ...).

Memorabili i raid mondiali di Francesco de Pinedo e Italo Balbo i quali diedero prestigio e fama all'intero settore aeronautico nazionale che iniziò a vendere all'estero i propri prodotti.

La **rondine** nelle varie rielaborazioni grafiche è da sempre stata, dalla sua nascita negli anni venti fino a oggi, il simbolo dell'aviazione commerciale italiana.

Le prime linee aeree italiane iniziarono la loro attività nel 1926 con capitali privati e sovvenzioni pubbliche e nell'arco di un decennio, in un travagliato contesto economico, raggiunsero il numero di 14, alimentando un traffico di passeggeri e merci terzo al mondo dopo Stati Uniti e Gran Bretagna.

1926 **S.I.S.A. (Società Italiana Servizi Aerei)** con base Trieste.

Il 1° aprile 1926 effettuò il primo volo di linea italiano sulla tratta Trieste Torino.

Utilizzava esclusivamente velivoli CANT.

Nel 1929 percepiva un sussidio chilometrico statale di 11,44 L/Km e aveva una percentuale di utilizzazione del 53%.

Confluì nella SAM il 1° agosto 1935.

Collegava Trieste - Torino - Zara.

1926 **S.A.N.A. (Società Anonima Navigazione Aerea)** con base Genova.

Collegata all'industria meccanica genovese, si dotò degli idrovolanti WAL realizzati su progetto DORNIER dalla CMASA di Marina di Pisa.

Nel 1929 aveva dallo Stato un contributo chilometrico di 17 lire ed un coefficiente di riempimento del 31%.

Il quadrimotore SUPERWAL costava 600 lire/passeggero.

Fu assorbita dalla SAM il 1° luglio 1934.

Collegava Roma - Napoli - Palermo.

1926 **A.E.I. (Aero Espresso Italiana)** con base Brindisi.

Utilizzava idrovolanti SIAI S.55C e DORNIER WAL.

Nel 1929 percepiva un sussidio chilometrico statale di 30 L/Km e aveva una percentuale di utilizzazione del 21%. Fu assorbita dalla SAM il 1° giugno 1934.

Collegava Brindisi - Atene - Costantinopoli.

1926 **TRANSADRIATICA** con base Venezia.

Utilizzava i robusti JUNKERS F.13 e G.24 tedeschi.

Si dimostrò la più efficiente compagnia aerea italiana.

Nel 1929 percepiva un sussidio chilometrico statale di 12,20/16,20 L/Km e aveva una percentuale di utilizzazione del 60%. Fu assorbita dalla SAM nel dicembre 1931.

Collegava Venezia - Klagenfurt - Vienna.

1927 **ADRIA AERO Lloyd** con base Tirana.

Venne acquistata dal governo italiano dalla Lufthansa nell'agosto 1927 per operare in Albania. Il suo pacchetto azionario fu poi conferito alla SAM e quindi all'Ala Littoria nel 1935.

Operava con i BREDA 44.

1928 **A.L.I. (Avio Linee Italiane)** con base Torino.

Costituitasi con capitale interamente FIAT attivò il primo collegamento aereo Milano-Roma il 1° ottobre 1928. Utilizzava i FIAT G.12 - G.18

Privilegiò la redditività delle linee piuttosto che il loro numero, assorbendo nel 1937 circa un quinto del traffico italiano.

Sulla Milano - Roma trasportava in media 10,3 passeggeri per volo e 15,8 sulla Roma - Amsterdam.

Fu l'unica compagnia a non confluire nell'Ala Littoria ed operò fino al 1952.

Nel 1929 percepiva un sussidio chilometrico statale di 13,45 L/Km e aveva una percentuale di utilizzazione del 52%.

Collegava Torino - Milano - Roma - Europa.

1928 **C.N.A. (Compagnia Nazionale Aeronautica)** con base Roma.

Realizzata all'interno dell'aeroporto del Littorio (Urbe) operava soprattutto come scuola di volo fornendo servizi di posta e pubblicità con aeromobili addestrativi.

1928 **S.A.M. (Società Aerea Mediterranea)** con base Roma.

Nacque il 26 marzo 1928 per volontà del sottosegretario all'aeronautica Italo Balbo con capitale statale e la dichiarata intenzione di razionalizzare la presenza italiana sulle rotte aeree mediterranee.

Il suo primo presidente fu il generale Francesco de Pinedo.

Nel 1929 percepiva un sussidio chilometrico statale di 15,50 L/Km e aveva una percentuale di utilizzazione del 42%.

La flotta comprendeva numerosi ed eterogenei aeromobili polivalenti.

Collegava Roma - Mediterraneo - Europa

1931 **N.A.A. (Nord Africa Aviazione)** con base Bengasi.

Creata il 4 luglio 1931 finanziata dal Ministero delle Colonie ebbe come direttore tecnico Bruno Velani che concluse la sua carriera oltre quarant'anni dopo come presidente Alitalia.

Nel primo anno si ebbero solo 5 cancellazioni su 280 voli con il trasporto di circa 2800 passeggeri, 10 tonnellate di posta, 33 di bagagli e 17 di merci.

Fino al 1° agosto 1935, quando fu incorporata nell'Ala Littoria, non ebbe alcun incidente.

Collegava Bengasi - Tripoli - Roma.

1931 **S.I.T.A.R. (Società Incremento Turismo Aereo Roma)** con base Roma.

Operava in prevalenza voli turistici con MACCHI M.24 - SIAI S.16.

1934 **ALA LITTORIA** con base Roma.

Costituita il 28 ottobre 1934, fu la prima Compagnia di Bandiera Italiana di proprietà statale. Incorporò la SAM la SANA la SISA e l'AERO ESPRESSO.

La concentrazione di uomini e mezzi permise di avviare un complesso programma di interazione particolarmente visibile nella ristrutturazione di scali e uffici, svolta con l'aiuto di giovani artisti e architetti.

Per i collegamenti con i Paesi mediterranei si impiegavano in prevalenza idrovolanti.

Per le tratte terrestri fu utilizzato il SIAI S.73.

La numerosa flotta comprendeva anche CANT - MACCHI - CAPRONI.

Collegava Italia - Mediterraneo - Europa.

1935 **ALA LITTORIA Linea dell'Impero** con base Roma.

Inaugurata nel dicembre 1935 con mezzi interamente italiani su tutti i 7500 Km del percorso Roma Mogadiscio, questa intensa attività di volo poneva nel 1938 Ala Littoria al primo posto in Africa davanti ad Air France e Imperial Airways.

Venivano impiegati CANT Z506 e SM S.75.

Collegava Roma con l'Africa orientale.

1938 **AVIOTRASPORTI** con base Roma.

Collegava Roma con l'Africa orientale trasportando in prevalenza posta e merci.

Gli aerei impiegati erano i CAPRONI C.133 - C.148.

Collegava Roma con Assab (Eritrea).

1939 **L.A.T.I. (Linee Aeree Transcontinentali Italiane)** con base Roma.

Dal 21 dicembre 1939 collegava Roma con Rio de Janeiro rifornendosi a Siviglia - Villa Cisneros (Sahara occidentale) - Isola del sale (Capo Verde) - Natal.

Fino alla sospensione dei voli imposti dal Brasile il 24 dicembre 1941 la L.A.T.I. compì 211 traversate atlantiche trasportando 434 passeggeri, 70 tonnellate di posta, 129 di merci. Utilizzava aerei SM.73 - SM.83.

Location

Il prestigioso Museo storico della Comunicazione, che ospita la mostra, illustra l'evoluzione dei sistemi di comunicazione dai tempi più antichi fino ai giorni nostri.

Il percorso museale occupa una superficie complessiva di circa 3.500 m² dove sono esposti oggetti, cimeli e documenti che riguardano la storia d'Italia, testimoniando tra l'altro l'evoluzione del servizio postale terrestre, marittimo ed aereo.

Ampio spazio è dedicato all'evolversi della telegrafia, telefonia e radiocomunicazioni militari.

Oltre agli apparecchi di Meucci e di Morse, è stata ricostruita anche la cabina radiotelegrafica del panfilo Elettra, il laboratorio galleggiante usato da Guglielmo Marconi per i suoi esperimenti, in cui sono collocati alcuni apparecchi originali.

In mostra anche l'antenato del fax, il pantelegrafo, messo a punto da Giovanni Caselli nel 1861 per trasmettere scritti e disegni.

Conservato anche uno dei tre esemplari, esistenti oggi al mondo, della macchina criptografica Enigma, utilizzata durante il secondo conflitto mondiale per la trasmissione in codice di messaggi.

Esposta anche una preziosa raccolta di buche di impostazione (la più antica è del 1633) e una ricchissima raccolta filatelica di oltre 950 mila pezzi tra francobolli antichi e moderni, bozzetti e cartoline postali, arricchita dalla collezione marcofila di bolli ed annulli postali.

Gli spazi del museo rappresentano l'ideale ambientazione per collocare la mostra *"Come rondini nel cielo"* affine per i contenuti di storia, scienza e costume.

Progetto espositivo

Convegno di Presentazione alla presenza di prestigiose figure della storia dell'Aeronautica civile e militare (*giornata inaugurale*).

- *Contessa Maria Fede Caproni di Taliedo* figlia di Gianni, il primo costruttore dal 1910 di aeromobili italiani.
- *Fiorenza de Bernardi*, prima donna pilota di linea italiana figlia del mitico Comandante Mario medaglia d'oro e icona dell'Aeronautica italiana.
- Numerosi *piloti* che hanno fatto la storia dell'aviazione italiana nel dopoguerra.
- Interverranno inoltre *operatori del settore aeronautico, personalità della società civile e media nazionali*.

"Come rondini nel cielo", l'itinerario visivo è corredato da un fluire d'immagini spesso inedite che narrano l'epopea dell'aeronautica civile italiana simbolo dell'ingegno e della creatività del nostro Paese.

Il materiale esposto proviene da collezioni private, dalla Fototeca S.M.A. (Stato Maggiore dell'Aeronautica) e dall'Archivio Centrale dello Stato.

In rappresentanza del Ministero dello sviluppo economico saranno presenti:

Il Direttore generale dell'Ufficio per gli affari generali e le risorse del Ministero dello sviluppo economico – Dott.ssa Mirella Ferlazzo.

La Dirigente del Polo culturale del Ministero dello sviluppo economico - Dott.ssa Gilda Gallerati.

Le tematiche proposte:

Rappresentazione delle 14 Compagnie Aeree Italiane che nel periodo 1926-1940 realizzarono una rete di collegamento nazionale ed internazionale terzo al mondo per volumi trasportati con specifici pannelli tematici (di cui 15 provenienti dal Museo Gianni Caproni di Trento e 2 dalla collezione di Fiorenza De Bernardi).

Esposizione di 20 modelli in scala di aeromobili storici (dal 1910) provenienti dalla collezione privata della Contessa Maria Fede Caproni.

Una speciale sezione è riservata alla riproduzione di opere pittoriche a tema aeronautico di artisti futuristi:

10 quadri di aeropittura di prestigiosi autori provenienti dalla collezione privata della Contessa Maria Fede Caproni;

12 aerografiche postfuturiste di Giacomo De Ponti;

10 acquarelli di Sergio Pietruccioli;

10 origami aeronautici di Aurelio Liotta.

5 Acrilici su tela di Nazzareno Galgano

Esposizione di bozzetti ed annulli postali del Museo storico

La mostra, con il patrocinio di Roma Capitale, sarà anche proposta agli studenti delle scuole medie superiori con visite guidate programmate nell'ambito di un Progetto di divulgazione della cultura aeronautica tra i giovani.

L'esposizione, di notevole impatto visivo anche per il suo contenuto che evoca il fascino dell'avventura insito nel volo degli anni venti e trenta, è adatta a ogni tipologia di pubblico e dall'evento è possibile **realizzare una pubblicazione dall'evidente valore storico e culturale.**

Durata: 21 giorni con visite programmate.

L'evento si propone senza fini di lucro ed è concepito unicamente a scopo divulgativo.

Il curatore della mostra: Giuseppe Dionisi

Museo storico della Comunicazione (www.mise.gov.it/museo)