



**Sesión Académica de la Real Academia
Hispánica de Filatelia e Historia Postal
Madrid 22.11.2025**



**IL CORRIERE SPAGNOLO
PER IL SUDAMERICA TRASPORTATO
DALLA L.A.T.I., VIA SIVIGLIA**



Flavio Riccitelli – AISP

1. ANALISI DEL CONTESTO

Come si legge in un promemoria del 1939 redatto dal Gen. Aldo Pellegrini, allora a capo della Direzione Civile e del Traffico Aereo, il primo progetto di collegamento con l'America del Sud venne presentato al Duce nel 1934, quando si era concluso il concentramento nella SAM, poi denominata Ala Littoria, di quasi tutte le compagnie aeree allora esistenti.

Ragioni politiche spingevano alla realizzazione della linea. Era in gioco il prestigio dell'Italia nei confronti delle grandi potenze e delle nostre colonie di emigranti in Brasile e in Argentina. Inoltre, sarebbe stato assai dannoso per l'immagine del nostro paese, se al successo internazionale delle crociere non avessero fatto seguito iniziative nell'ambito dello sviluppo dell'aviazione commerciale sulle grandi rotte internazionali.

Le crociere del Sud e del Nord-Atlantico precedentemente effettuate vennero analizzate nel dettaglio, in considerazione della straordinaria efficienza organizzativa dimostrata nell'attraversamento degli oceani, consapevoli del fatto che una buona organizzazione era alla base del trasporto aereo moderno. Peraltro, non era sfuggita ai vertici della compagnia, l'importanza di quello che può essere considerato a buon diritto il primo volo postale italiano attraverso l'Atlantico del Sud: il volo postale Roma – Buenos Aires, effettuato da Francis Lombardi (Pilota) e Franco Mazzotti (Motorista), dal 27 al 29 gennaio 1934, con un SIAI-Marchetti S.71 (matricola I-ABIV). Il volo si concluse rovinosamente nei pressi di Fortaleza, in Brasile (Fig. 1), ma da esso si ricavarono comunque utili insegnamenti.



Figura 1 – Cartolina da Roma (p. 26.1.34) a Buenos Aires (a. 2.2.23), trasportata dalla Pan American Airways nel tratto Brasile – Argentina. La sovrattassa aerea per le cartoline era fissata a L. 3.00, oltre al porto ordinario per l'estero.

Naturalmente, divennero oggetto di studio anche le compagnie aeree di Francia (Air France) e Germania (Lufthansa), che erano già impegnate in collegamenti transoceanici nel sud-atlantico, nonché il grande sviluppo dell'aviazione commerciale degli Stati Uniti ed in particolare della Pan American Airways, il cui fondatore Juan Trippe, con idrovolanti di grandi dimensioni si era già da tempo lanciato alla conquista del mercato sudamericano. La Francia attuava un servizio misto, nel senso che il corriere era trasportato da Dakar a Natal con mezzi marittimi e negli altri tratti per via aerea. Il servizio germanico, invece, era gestito con idrovolanti, alla cui limitata autonomia si sopperiva con la presenza di navi appoggio dislocate in pieno oceano e fornite di catapulta.

Le difficoltà da affrontare per l'attuazione di un servizio regolare erano tante. Oltre alla grande concorrenza per l'acquisizione di nuove rotte, si aggiungeva, dal punto di vista tecnico, il problema della collaborazione dei paesi interessati (Brasile e Argentina), al fine di ottenere i permessi di sorvolo e la concessione all'atterraggio sui rispettivi territori, dove andava predisposta l'attrezzatura necessaria per il servizio aereo regolare (campi di atterraggio più adatti, stazioni radio, etc.).

2. LA SCELTA DI SIVIGLIA COME PRIMO SCALO DELLA LINEA

Per cogliere a pieno le motivazioni che portarono a scegliere Siviglia come primo scalo della linea, è necessario analizzare gli avvenimenti che precedettero l'inaugurazione della linea. Lo facciamo attraverso la consultazione diretta di documenti contenuti in un fondo conservato presso l'Archivio di Stato di Roma. Il promemoria a cui abbiamo fatto riferimento è in realtà un documento presente quasi alla fine della specifica cartella, preceduto però da molti documenti che illustrano nel dettaglio il divenire degli eventi. È a questi documenti che si fa riferimento nello sviluppo della nostra analisi (Nota 1).

Dunque, se è vero, come è stato evidenziato, che i primi studi risalivano addirittura al 1934, con il sopraggiungere della guerra Italo-Etiopica, sarà solo nel 1936 che fu possibile affrontare l'esame per la realizzazione pratica del progetto, ed il primo problema postosi fu la scelta del vettore, tra idro o terrestre.

Su questo punto, sempre nel promemoria suddetto, il Gen. Pellegrini si esprimeva in questi termini: *“Nell'intento di cominciare con un servizio postale che poi potesse trasformarsi in servizio passeggeri, senza perciò dover ricorrere al cambio della infrastruttura, si ritenne che fosse da preferirsi un servizio idro”*.

In questo quadro, l'idrovolante esistente era il Cant. Z.506, una macchina dal bellissimo disegno e dalle ottime prestazioni, già affermata sulle lunghe rotte del Mediterraneo. Faceva parte dell'ultima serie di aerei progettati dall'Ingegnere Filippo Zappata dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA) di Monfalcone. Ciò nonostante, esso non poteva considerarsi il mezzo sufficiente a soddisfare i requisiti che la traversata atlantica richiedeva. In cantiere vi era una versione maggiorata, il Cant. Z.509 (Fig. 2), di dimensioni accresciute e di maggiore potenza motrice; caratteristiche che gli consentivano di quasi raddoppiare il carico utile normale e di incrementare la velocità massima in quota. A tale velivolo si intendeva affidare il ruolo di postale transatlantico in attesa del Cant. Z.511, idrovolante di grandi dimensioni, in grado di competere con i clipper nordamericani e gli Short inglesi.



Figura 2 - Idrovolante Cant Z.509.

2.1 Voli primato e sperimentali in Sudamerica

Tra la fine del 1937 e l'inizio del 1938, in poco meno di tre mesi, si susseguirono tre iniziative atlantiche. Le prime due avevano chiare connotazioni competitive, nate nell'ambito dell'Aeronautica Militare; la terza, nata come progetto di sviluppo dell'Ala Littoria, già pianificata e poi rinviata, aveva caratteristiche completamente differenti dalle precedenti, seppur non priva di un alto contenuto tecnico.

- **Il volo dell'I-LAMA**

Il 27 dicembre 1938 un Cant. Z.506 B, versione militare, con parte ventrale di maggiore capacità rispetto a quella civile, immatricolato I-LAMA, conquistava il primato mondiale di distanza in linea retta per idrovolanti sulla rotta Cadice – Caravelas (Brasile). L'equipaggio era formato da Mario Stoppani ed Enrico Comani piloti, Renato Pogliani motorista e Demetrio Jaria marconista. Purtroppo, il volo di ritorno doveva risolversi in tragedia. Il 2 febbraio Stoppani ripartiva con l'I-LAMA carico di benzina e ad un'ora circa da Fernando de Noronha, un'improvvisa e fatale avaria al gruppo motore-elica di sinistra provocò un incendio, che ben presto si estese a tutto l'aereo che precipitò in fiamme nell'oceano. Grazie al generoso intervento della nave tedesca "Schwanbenland", dislocata nella zona al servizio della linea Lufthansa, Mario Stoppani, "l'uomo dalle sette vite", venne portato in salvo, ma per i compagni non ci fu nulla da fare, tutti persero la vita.

- **Il volo dei Sorci Verdi**

Il 24 e 25 gennaio 1938 tre S.79 (I-BISE, I-BRUN e I-MONI, comandati rispettivamente da Attilio Biseo, Bruno Mussolini e dalla coppia Moscatelli-Castellani) effettuavano un brillante raid di 10.000 km, sul percorso Guidonia – Dakar – Rio de Janeiro.



Figura 3 – Prima pagina del Corriere della Sera del 26 gennaio 1938 con la cronaca del volo record

La presenza del figlio del Duce e l'impiego stesso di un aereo di tipo bellico, già protagonista nello scenario spagnolo, favorirono l'insorgere di campagne di stampa contrarie, che non mancarono di preoccupare il Ministero degli Affari Esteri. Questa preoccupazione era presumibilmente condivisa dalla stessa compagnia di bandiera, non tanto per motivi politici, quanto perché vedeva messi in discussione gli sforzi compiuti dal presidente Umberto Kingler per stabilire solide relazioni all'estero.

Due velivoli realizzarono un volo veloce a tempo di record, mentre un terzo, per un difetto ad un'elica fu costretto, per gran parte della traversata atlantica a navigare con due soli motori e costretto a riparare a Natal. Gli aerei avevano equipaggi interamente militari. I piloti erano ufficiali in servizio permanente effettivo e tra essi, come si è detto, vi era anche il tenente Bruno Mussolini, figlio del Duce (Fig. 3). Il successo del volo atlantico seguiva l'affermazione delle stesse macchine e degli stessi piloti nella gara Istres – Damasco – Parigi del luglio 1937. A capo del gruppo vi era Attilio Biseo, colonnello dell'Aeronautica, con un prezioso curriculum di primati e grandi ambizioni nel campo dell'aviazione commerciale. Il raid sollevò molto entusiasmo in Italia e nei paesi stranieri ove il fascismo era visto con simpatia, ma in America Latina non mancarono voci discordi. In alcuni ambienti, l'Italia venne accusata di nascondere sotto le vesti del raid un'azione politicizzata ed aggressiva.

• Il volo sperimentale Cagliari – Buenos Aires – Roma dell'I-ALAL

Per questo volo, non essendo ancora disponibile il Cant. Z.509, venne scelto dalla società un Cant. Z.506 versione civile.

ALA LITTORIA
SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN ROMA
CAPITALE L. 18.000.000 INTERAMENTE VERSATO

C.F.E. ROMA N. 4905

DIREZIONE GENERALE.
ROMA: AEROPORTO DI UTOBO
TELEFONI: 880-23 - 24 - 25
880-044 - 45 - 46 - 47

MEMBERO DELLA I. A. T. A.
Internazionale Air Traffic Association
4244

Tempo: AEREA
CODI: A. B. C. VI - IATA.

Dires. Nostro.
PM/
Roma 8 Febbraio 1938 XVI^a

On.le
MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Gabinetto di S.E. il Sottosegretario di Stato
ROMA

e per conoscenza:
On.le
MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Direzione Generale dell'Aviazione Civile e T.A.
ROMA

OGGETTO: Viaggio sperimentale Roma-Buenos Aires

Con riferimento alle precedenti notizie ed alle intese verbalmente intercorse con codesto On. Ministero, ci preghiamo confermare che nei primi giorni della prossima settimana partirebbe per un viaggio di prova sulla linea del Sud America, il nostro apparecchio Cant. Z. 506 I-ALAL col seguente equipaggio:

pilota	TONINI	Carlo
pilota	KLINGER	Umberto
Marconista	FERTONANI	Guido
Motorista	GRILLO	Aldo

L'itinerario del viaggio dovrebbe essere il seguente:
ORBETELLO - BATHURST - NATAL - BUENOS AYRES -

Se codesto On. Ministero è d'accordo per quanto sopra, preghiamo di voler cortesemente provvedere per la richiesta dei permessi di sorvolo, tenendo presente che è cambiato il nominativo dell'apparecchio I-LEVA precedentemente comunicato, e di dare disposizioni al Comando di Orbetello circa la partenza dell'apparecchio stesso.

In attesa, ringraziando, con perfetta osservanza.

ALA LITTORIA S.A.
A. TONINI
8 FEB 1938
Prot. N. 7891

MODELLO 1

Figura 4 – ACS Ministero Aeronautica 1938 b. 37 – Comunicazione della Direzione Generale dell'Ala Littoria a Gab.Aereo, 8.2.38 – Volo sperimentale Roma-Buenos Aires.

Il 20 marzo 1938 dallo specchio d'acqua di Elmas (Cagliari) partiva l'idrovolante, immatricolato I-ALAL, al comando di Umberto Klinger, che era un presidente abituato a volare e ad affrontare di persona le situazioni impegnative, insieme a Carlo Tonini, capo della Direzione Sperimentale Linee Atlantiche. Completavano l'equipaggio, formato da civili, Aldo Grillo motorista e Guido Fertonani marconista, dipendenti dell'Ala Littoria. Si trattava del primo volo sperimentale di linea della compagnia, che si avvicinava più degli altri alla prospettiva di un servizio regolare (Fig. 4).

Come si evince dalla dettagliata analisi del viaggio (presente nella prima parte della relazione che Klinger inviò al Ministero dell'Aeronautica, dopo il suo rientro in Italia), l'idrovolante aveva coperto ben 24.000 km, sul percorso Roma – Cagliari – Bathurst – Bahia – Rio de Janeiro – Buenos Aires e ritorno, compiendo due traversate dell'atlantico e ammarando e decollando da nove scali intermedi, visionati ai fini di un eventuale utilizzo nella linea.

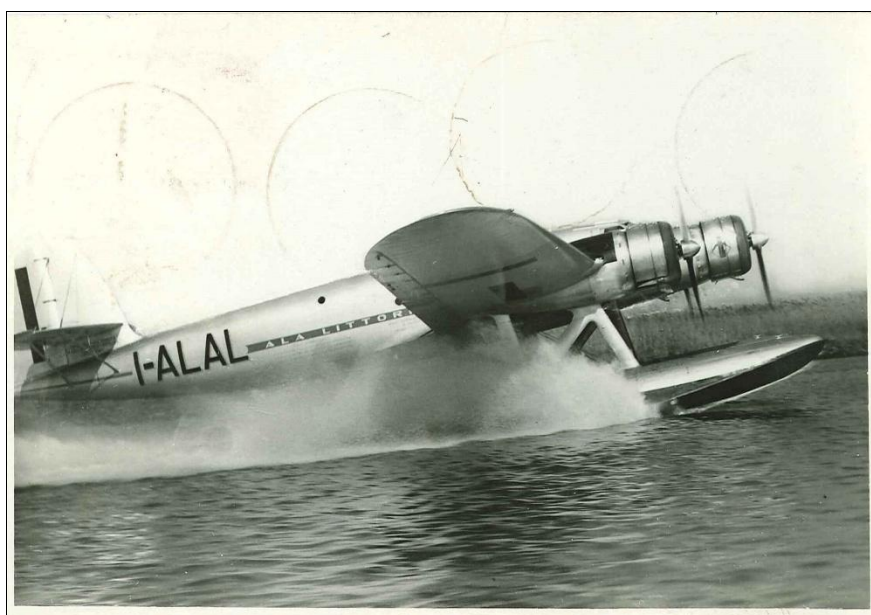


Figura 5 – Il recto della cartolina viaggiata con il Primo Volo Sperimentale, recante l'immagine dell'idrovolante Cant Z.506 (immatricolato I – ALAL), che fu protagonista del volo, con le insegne dell'Ala Littoria.



Figura 6 – Cartolina del Primo Volo Sperimentale Cagliari – Buenos Aires – Roma. Affrancatura: 12 Lire (porto ordinario 0.25 Lire, sovrattassa aerea 11.75/ fino a 5 gr. di peso).

In Argentina e in Brasile, dove era atteso da tempo, il presidente dell'Ala Littoria ebbe colloqui con uomini politici, uomini d'affari e tecnici, interessati al collegamento con l'Italia. Nel suo rapporto, pur non potendo arrivare dopo questo volo sperimentale a delle conclusioni definitive, Klinger si premurò di evidenziare i punti di maggiore attenzione del viaggio, che chiudeva la prima fase del progetto Atlantico del Sud della compagnia di bandiera. Uno dei più importanti punti della sua relazione metteva in evidenza che il servizio poteva essere svolto secondo due modalità diverse: volo con apparecchi relativamente lenti con marcia diurna e notturna, oppure volo con apparecchi veloci con impiego solo diurno, volando sempre da luce a luce. La Società era orientata a seguire il secondo sistema ed i mezzi a disposizione consentivano, volando solo di giorno, di impiegare minor tempo dei servizi al tempo eserciti.

Inoltre, sempre secondo il rapporto, a fronte delle difficoltà incontrate nel primo volo sperimentale, si consigliava l'impiego di un tipo di aeromobile terrestre nel tratto americano e dell'idrovolante nel tratto Roma – Natal. L'idrovolante doveva avere però le caratteristiche e le qualità che si richiedevano per il servizio atlantico. La Società sarebbe stata quindi favorevole all'impiego di aeromobili terrestri per il solo servizio postale su tutta la linea, in attesa di avere gli idrovolanti adatti per essere adoperati nel tratto atlantico.

Infine, secondo Klinger, era indispensabile iniziare i voli al più presto per non vedere aumentare sempre di più le difficoltà; ogni ulteriore ritardo di una decisione, avrebbe messo il Paese in condizioni di figurare poco brillantemente.

2.2 Il cambio di rotta

La polemica sui vantaggi derivanti dall'impiego degli idrovolanti e dei terrestri animava da anni la stampa specializzata e gli ambienti aeronautici, ma sui lunghi percorsi marini l'idrovolante era considerato il mezzo più affidabile dal punto di vista tecnico e psicologico.

• **Idro vs Terrestri: una polemica falsa e pretestuosa**

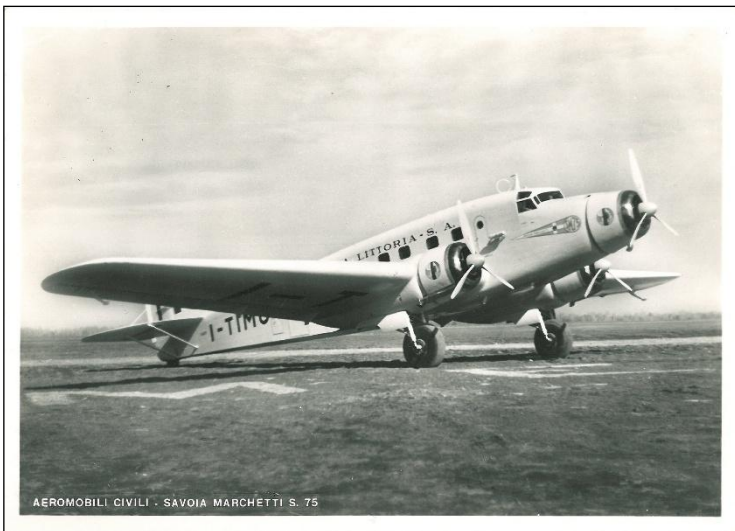


Figura 7 – Trimotore Savoia Marchetti S.75.

Si riteneva che questa differenza di opinioni fosse il motivo delle loro profonde divergenze. In realtà, entrambi erano a conoscenza dei limiti dell'industria aeronautica in relazione al problema del volo atlantico ed erano consapevoli che nella scelta delle macchine, considerata l'urgenza dell'iniziativa, occorreva privilegiare quella che al momento offriva le migliori garanzie, a prescindere da ogni polemica. Dunque, gli unici velivoli con possibilità di impiego a breve termine erano l'S.75 (Fig. 7) e l'S.79.

Tanto è vero che Umberto Klinger, nella sua relazione sul volo sperimentale, come è stato evidenziato, aveva ammesso chiaramente l'impiego del terrestre come postale atlantico, in attesa che l'industria italiana fosse stata in grado di approntare un idrovolante adeguato; peraltro, anche Bruno Mussolini, quando diventerà il capo della LATI, in un'intervista al periodico "Le Vie dell'Aria" nel novembre del 1939, alla vigilia del volo inaugurale (Fig. 8).



Figura 8 – La prima pagina del giornale "Le Vie dell'Aria" con l'intervista a Bruno Mussolini.

In Italia, tuttavia, il drammatico incidente all'I-LAMA, apparecchio preparato per un primato mondiale di distanza e non adibito quindi al trasporto commerciale, venne strumentalizzato dai fautori dei terrestri per alzare il tiro contro gli idrovolanti. In questa polemica, falsa e pretestuosa, alimentata da alcuni giornalisti favorevoli ai terrestri, venne coinvolto anche il presidente dell'Ala Littoria, ritenuto un acceso fautore degli idrovolanti, in contrasto con Attilio Biseo, che invece era favorevole ai terrestri.

In quella occasione avrà modo di dichiarare: *La linea è per ora esclusivamente postale. Ma in un non lontano avvenire potrà anche diventare per passeggeri. Ogni progetto è tuttavia prematuro... sebbene io possa già dire che una linea passeggeri, nella quale il conforto del viaggio deve secondo me passare in prima linea, non potrà eventualmente essere esercitata che con grossi idrovolanti.*

Dunque, se anche dopo le chiare ammissioni di Klinger, la polemica non ebbe modo di placarsi, era evidente che il vero obiettivo era quello di screditare il presidente dell'Ala Littoria, di farlo passare per un uomo di idee superate, di fronte a quelle più giovani e nuove del gruppo dei "Sorci Verdi". Un'azione che andò ad influenzare gli ambienti di governo e lo stesso Mussolini.

Klinger non diede molta importanza alla polemica e continuò a sviluppare i programmi secondo quanto stabilito nell'ambito degli organi societari e con il Ministero dell'Aeronautica. Cosicché all'Isola del Sale giunse il Cant. Z.509 I-ATLA con l'equipaggio formato dai piloti Satti e Fugazzola, dal marconista Parodi e dal motorista Cottonar, che iniziarono i voli di prova previsti (Fig. 9).

Figura 9 – ACS Ministero Aeronautica 1938, Busta 37 – Fonogramma urgente di TraffAereo a GabAereo, 4.4.38 – Volo sperimentale I – ATLA.

• La relazione del Gen. Pellegrini al Ministero dell'Aeronautica

Da parte sua, il Ministero dell'Aeronautica, nella persona del Gen. Pellegrini, Direttore Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo, tenendo conto delle considerazioni e dei suggerimenti contenuti nella relazione di Klinger, presentò una relazione al capo del Governo, per il tramite del sottosegretario di Stato Gen. Giuseppe Valle, sostenendo la necessità di avviare al più presto il collegamento con il Sud America.

In particolare, per il Ministero (Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo), il fatto che: a) i tempi richiesti per la messa a punto dell'idrovolante Cant. Z.509, nel complesso idoneo al servizio aereo transoceanico, erano in contrasto con la necessità di dare un pronto avvio all'iniziativa, b) era necessario entrare in tempo sul mercato per acquisire una quota di traffico postale tale da giustificare dal punto di vista economico il servizio, erano validi motivi per giustificare *“un parziale e temporaneo cambiamento del programma già delineato, e cioè: ferma restando la decisione di impiego di un apparecchio idrovolante come materiale normale della linea, attuare intanto un primo periodo di gestione provvisoria impiegando un apparecchio di tipo terrestre, l'S.75 o l'S.79. Durante questo periodo si sarebbe effettuato solo il trasporto di effetti postali, con esclusione dei passeggeri”*.

Il 4 giugno 1938 il Gen. Valle comunicava a Pellegrini l'approvazione del programma dell'Ala Littoria da parte del Capo del Governo e l'ordine di attuare la linea; nel comunicare questo il Gen. Valle si annotava: "Per il momento con terrestre fino a quando non saranno pronti gli idro idonei allo scopo e attualmente in costruzione".

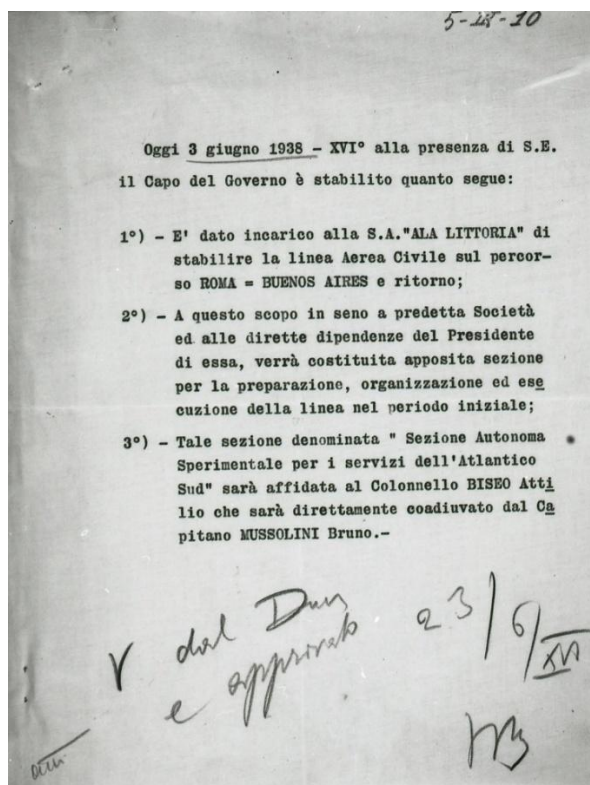


Figura 10 - ACS Ministero Aeronautica 1938, Busta 37 - Approvazione del Duce dell'avvio della Linea Atlantica, 3 giugno 1938.

• L'ordinanza del Duce

Se si legge l'ordinanza del Duce (come evidenziato nel documento qui mostrato in figura 11), con la quale viene approvato il programma dell'Ala Littoria, si può avere la prima rivelazione del disegno Biseo-Mussolini, vale a dire la formalizzazione della costituzione di un'apposita sezione, in seno all'Ala Littoria, per la preparazione, organizzazione ed esecuzione della linea nel periodo iniziale; si trattava della "Sezione Autonoma Sperimentale per i Servizi dell'Atlantico del Sud", affidata al Col. Attilio Biseo, che sarà direttamente coadiuvato dal Cap. Bruno Mussolini.



Figura 11 - Il verso delle cartoline pubblicitarie di figura 13 e 14, recante la dicitura "Ala Littoria S.A. - Linee Atlantiche" e sotto la rondine il logo dei "Sorci Verdi".

La creazione della Sezione Atlantica (Fig. 11), in aperta violazione delle procedure, non mancò di sollevare problemi all'interno dell'Ala Littoria, trattandosi di una struttura autonoma rispetto all'organizzazione societaria. Tuttavia, la compagnia di bandiera non risparmiò mezzi, uomini ed esperienze per una rapida ed efficiente realizzazione dell'impresa.



Figura 12 – Cartolina pubblicitaria del noto illustratore Giuseppe Latini, nella quale si può vedere il gioco delle nuvole che disegna il profilo dell'Italia e che accompagna un aereo in volo sull'oceano.

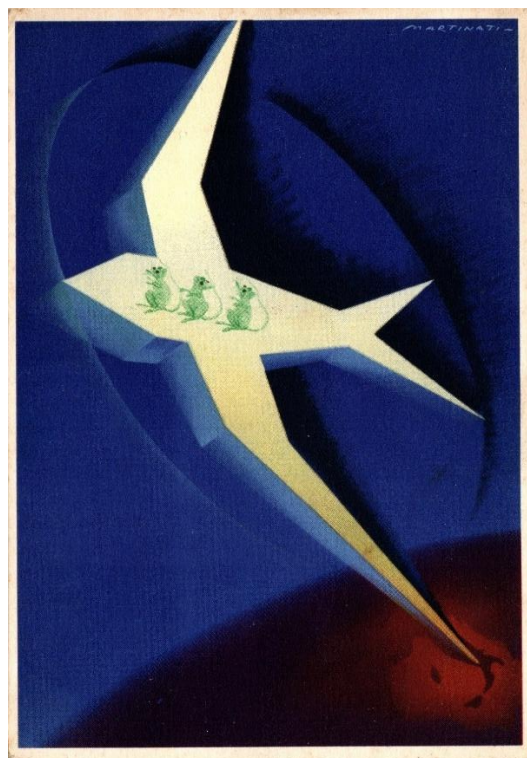


Figura 13 – Cartolina pubblicitaria del noto illustratore Luigi Martinati, nella quale al centro della rondine, simbolo dell'Ala Littoria, vi sono i tre sorci verdi, che richiamano la "Sezione Atlantica".

• Le ambizioni di Attilio Biseo

Già dopo aver concluso il raid Roma – Rio de Janeiro, Attilio Biseo si era considerato pronto per porre la sua candidatura alla gestione del progetto di linea del Sud America. Disponeva del mezzo, l'S.79, del sostegno della casa costruttrice e, soprattutto, dell'amicizia di Bruno Mussolini, uno "sponsor" di grande valore (Fig. 14). Sapeva anche che per realizzare il suo progetto doveva contare sull'organizzazione, il prestigio e l'esperienza della compagnia di bandiera; ma invece di seguire un percorso lineare, ricercando un'intesa con Umberto Klinger, preferì servirsi dell'entusiasmo di Bruno Mussolini e della sua capacità di far pressione sul padre.



Figura 14 – Bruno Mussolini, il colonnello Attilio Biseo ed il capitano Amedeo Paradisi mentre studiano la rotta per il volo transatlantico dei "Sorci Verdi".

L'inizio del servizio sembrava dovesse essere previsto fra l'autunno e l'inverno 1938-1939. Senonché impreviste difficoltà di vario genere determinarono notevoli ritardi ed anche a livello finanziario vi furono ripercussioni a causa del ritardo suddetto. Questa situazione indusse Klinger a chiedere una netta separazione della Sezione Atlantica dall'Ala Littoria.

- **La separazione delle “Sezione Atlantica” dall'Ala Littoria – Costituzione della L.A.T.I.**

Il Gen. Pellegrini, che condivideva le preoccupazioni e le argomentazioni di Klinger, nel riferire al Sottosegretario Gen. Valle, esprimeva il parere di abolire la Sezione Autonoma, investendo l'Ala Littoria della piena e completa responsabilità della organizzazione della linea oppure, in alternativa, di scindere del tutto la Sezione Autonoma dall'Ala Littoria, facendo assumere ad essa una fisionomia propria di Ente tecnicamente ed amministrativamente indipendente.

Vi erano dunque tutte le premesse per la costituzione di una nuova Società, cosa che avverrà per ordine di Mussolini, come si legge nella comunicazione del 30 luglio 1939 del Ministero dell'Aeronautica (Gabinetto del Ministro) alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo, nella quale si riferiva che la nuova società doveva avere un proprio capitale e propri organismi direttivi, amministrativi e sindacali e che il Duce aveva altresì determinato che la ragione sociale della nuova società anonima fosse L.A.T.I. (Linee Aeree Transatlantiche Italiane) (Fig. 15).

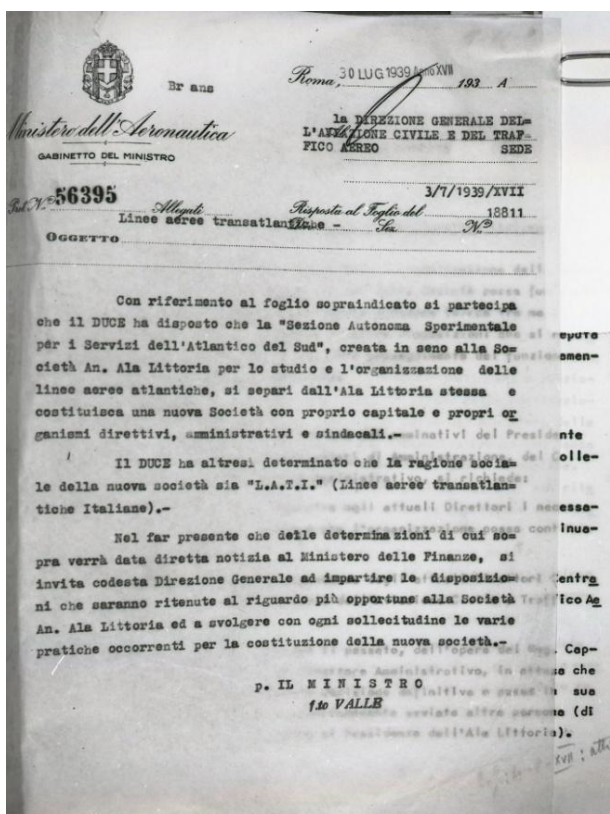


Figura 15 – ACS Ministero Aeronautica 1939, Busta 43 – Comunicazione di GabAereo a TraffAereo, 30.7.39 – Linee Aeree Transatlantiche.



Figura 16 – Cartolina pubblicitaria con il logo della Società a firma del disegnatore Luigi Boccasile.

La nuova Società ebbe un suo proprio logo – frutto della fantasia del noto disegnatore Gino Boccasile – raffigurante un grande uccello oceanico che ripeteva nel gioco delle immense ali una “M”, un disegno che si spiegava molto facilmente, considerando le vicende che ne avevano accompagnato la sua nascita (Fig. 16).

Intanto, proprio quando si era alla vigilia dell'inizio dei voli, il Governo francese si rifiutava di concedere i permessi di sorvolo, impedendo in tal modo di dare attuazione all'accordo stipulato dall'Ala Littoria con l'Air France e la Lufthansa, che veniva così praticamente disconosciuto. Venendo meno l'appoggio logistico dell'Air France, venne deciso di abbandonare la rotta prescelta (via Dakar) e seguire una rotta diversa. In alternativa, venne ottenuta dal governo portoghese la concessione ad utilizzare le Isole di Capo Verde, quale base operativa per la traversata dell'Atlantico Meridionale. Inoltre, per evitare ritardi ulteriori, venne deciso di fissare in Brasile il capolinea momentaneo della linea, rinviando ad un tempo successivo il prolungamento a Buenos Aires, attraverso un graduale sviluppo dei servizi.

- **Il trasferimento delle convenzioni già stipulate alla L.A.T.I.**

Per quanto concerneva le convenzioni già stipulate con i governi esteri, relative all'impianto della linea, esse erano state stipulate indicando l'Ala Littoria come la compagnia che avrebbe dovuto gestire la linea stessa. A seguito della separazione delle due Società, il 15 settembre 1939 la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo prospettò al Ministero (Gabinetto), con comunicazione 23320, l'opportunità di interessare il Ministero degli Esteri per ottenere dai governi interessati il trasferimento delle autorizzazioni già concesse, dall'Ala Littoria a la LATI.

Tuttavia, tenuto conto dell'urgenza che vi era per l'attuazione della linea, laddove si fossero incontrate difficoltà con alcuni governi, in particolar modo quello brasiliano, si palesava la possibilità di puntare ad ottenere un permesso provvisorio per l'inizio dei voli, rinviando ad un tempo successivo ogni possibile azione per il perfezionamento della regolare concessione, considerato che secondo il programma la linea si fermava momentaneamente a Rio de Janeiro.

Ed infatti, il successivo 18 settembre 1939, fece seguito un fonogramma urgente della Direzione Generale, con il quale si trasmettevano le seguenti istruzioni: *“In vista di difficoltà e lungaggini connesse con voltura a Società LATI delle concessioni già rilasciate da Governi esteri all'Ala Littoria, è stata trovata formula per cui LATI gestirà in un primo tempo Linea Atlantica sotto ragione sociale Ala Littoria / Ciò consentirà usufruire subito concessioni già ottenute / Pregasi cotesto Gabinetto interessare Ministero esteri affinché non dia seguito per il momento a quanto richiesto con citato foglio 23320 pur con riserva avviare a tempo opportuno pratiche per regolare voltura.”* (Fig. 17)

Figura 17 – ACS Ministero Aeronautica 1939, Busta 43 – Fonogramma urgente da TraffAereo a GabAereo, 18.9.39 – Voltura alla LATI delle concessioni precedentemente concesse all'Ala Littoria.

2.3 La scelta di Siviglia anziché Malaga

Fatta questa disamina, se anche si considera la morfologia dei due luoghi, (vedi figura 18), ci è possibile comprendere meglio le ragioni che hanno portato alla scelta di Siviglia, rispetto a Malaga.



Figura 18 – Una mappa d'epoca, dalla quale si possono percepire le posizioni dei due possibili scali e le relative distanze da Lisbona.

Malaga è una città collocata sulla costa, dove era attivo uno scalo importante per l'ammarraggio degli idrovolanti delle principali linee aeree, tra le quali la stessa Ala Littoria. Siviglia, invece, è una città collocata nell'interno, dove era già da tempo operativo un importante aeroporto, da sempre scalo, dapprima per i voli Zeppelin e poi per i voli di diverse compagnie, in particolare della Lufthansa.

Se dunque, in una prima fase, in considerazione dell'uso degli idrovolanti, lo scalo di Malaga poteva essere considerato come quello più idoneo, gli avvenimenti che si sono succeduti per la realizzazione della linea italiana, con il passaggio dall'idrovolante al terrestre, ci portano a ritenere che Siviglia sia divenuto poi lo scalo definitivo della linea atlantica italiana. Siviglia, peraltro, era agevolata nell'importante collegamento con Lisbona, più di quanto lo fosse Malaga. E sappiamo quanto fosse importante la connessione con Lisbona, che permetteva di interfacciare la rotta italiana con quella della Pan Am verso il Nordamerica.

NOTE:

1. ACS Ministero Aeronautica 1939, Busta 43, Classe 5, Sottoclasse II, Cartella 2, Fascicolo 12: Ala Littoria, Linee Atlantiche, Nuovo Ordinamento Società.

3. L'ANALISI DELLA CORRISPONDENZA, VIA SIVIGLIA

Passiamo adesso ad analizzare la corrispondenza, con le diverse destinazioni, proveniente dalla Spagna, ivi comprese le Isole Canarie (Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife), e anche da alcune dipendenze spagnole (Marocco Spagnolo, Sahara Spagnolo). Ma prima di entrare nel merito della posta, degli avviamenti e delle tariffe applicate, per una più completa illustrazione di tali aspetti, ci sembra opportuno aprire una parentesi per soffermarci a descrivere le relazioni aeree esistenti con il paese iberico e attraverso di esso con Lisbona, da parte delle maggiori compagnie straniere. In particolare, la Lufthansa e l'Ala Littoria, che già da diversi anni esercivano importanti linee aeree di collegamento con la Spagna, e poi marginalmente l'Air France (Nota 2).

3.1 I collegamenti aerei esistenti con/nel paese iberico

Ma iniziamo dalle vicende interessarono l'aviazione civile spagnola, per la quale va evidenziato che, subito dopo la conclusione della guerra civile, la vecchia compagnia “*IBERLA*” nata nel 1927, fino ad allora sotto la completa influenza della compagnia tedesca, dal punto di vista tecnico ed economico, venne posta al centro del processo di nazionalizzazione dei servizi aerei in Spagna. Dal 25 novembre 1940, con la firma dell'atto di cessione alla nuova compagnia di tutti i mezzi personali e materiali, diventava operativa la nuova “*Compania Mercantil Anonima Iberia S.A.*”, la cui sede centrale venne spostata da Salamanca a Madrid, nell'antica sede della compagnia LAPE. In tal modo Madrid e Barcellona acquisirono una posizione preminente nella rete aerea nazionale e internazionale, quest'ultima in competizione con Lisbona (Nota 3).

Con la creazione della nuova compagnia spagnola il personale della Lufthansa venne ritirato, ma la cooperazione con la compagnia tedesca continuò fino al 1943, quando con il ritorno alla sua originaria posizione di neutralità (Nota 4) ed alle negoziazioni che ne seguirono con le ambasciate di Stati Uniti e Gran Bretagna, fu necessario chiudere ogni tipo di rapporto con i tedeschi.

HORARIO

de invierno 1939-40.

VALEDERO

DEL 6 DE NOVIEMBRE 1939
AL 30 DE MARZO 1940
1ª EDICION

IBERIA

COMPANIA AEREA de TRANSPORTES. S.A.

Línea 1200/1210: Sevilla - Las Palmas

1210 ^a	1200	Rm.	1200	1210 ^a
Horas	Horas		Horas	Horas
8:00	8:00	Salida	SEVILLA.....	Lleg. 14:35
9:05	9:25	Lleg. Salida	LARACHE..... 270	Salida 15:00
9:25	9:45	Salida	SEVILLA.....	Lleg. 15:30
12:45	13:05	Lleg. Salida	SIDI-FEL..... 265	Salida 16:30
13:05	13:25	Salida	SEVILLA.....	Lleg. 16:30
14:05	14:30	Lleg. Salida	CARO JURY..... 315	Salida 17:30
14:30	14:50	Salida	SEVILLA.....	Lleg. 17:30
14:50	15:10	Lleg. Salida	LAS PALMAS..... 251	Salida 18:30

Las horas indicadas son horas locales.

*) Línea 1210 en proyecto. Será oportunamente avisada su apertura.

Línea 1201: Barcelona - Tetuán

Días laborables	Rm.	Días laborables	
8:00	Salida	BARCELONA.....	Lleg. 15:40
9:30	Lleg. Salida	VALENCIA..... 300	Salida 14:30
9:45	Salida	VALENCIA.....	Lleg. 15:35
11:15	Lleg. Salida	MADRID..... 300	Salida 12:25
12:00	Salida	MADRID.....	Lleg. 11:40
14:15	Lleg. Salida	SEVILLA..... 410	Salida 9:30
14:30	Salida	SEVILLA.....	Lleg. 9:00
15:45	Lleg. Salida	TETUAN..... 290	Salida 8:00

Líneas 1203/1203 Especial Madrid - Barcelona - Palma de Mallorca

1203	1203	Rm.	1203	1203
Especial	Línea		Horas	Especial
	Horas		Horas	
11:45	Salida	MADRID.....	Lleg. 14:30	11:30
11:45	Lleg. Salida	BARCELONA..... 504	Salida 11:30	11:30
15:00	Salida	BARCELONA.....	Lleg. 11:00	14:30
16:00	Lleg. Salida	PALMA DE M..... 200	Salida 10:00	13:30

Se reserva el derecho de cualquier alteración sin previo aviso.

Figura 20 – Orario della compagnia spagnola IBERIA del 1939-40, con l'evidenza delle linee gestite.

Per quanto riguarda i servizi aerei, da un orario dell'inverno 1939-1940 (vedi Fig. 20), si possono vedere quelle che, a partire da novembre 1939, erano linee gestite dalla compagnia IBERIA.

Nel corso del 1940 tali linee subirono diverse modifiche, aggiungendosi ad esse, come complementari, le linee della TAE (Tráfico Aéreo Español), le linee 557 e 558, così da avere un quadro della rete interna spagnola come segue:

Linea 1200	Siviglia – Larache – Sidi Ifni – Cabo Juby – Las Palmas – St. Cruz de Tenerife
Linea 1201	Palma di Maiorca – Barcellona – Madrid – Siviglia – Tangeri – Tetuan
Linea 1202	Barcellona – Palma di Maiorca
Linea 1203	Siviglia – Valencia – Madrid – Barcellona
Linea 557	Barcellona – Madrid – Lisbona
Linea 558	Madrid – Malaga – Tetuan – Melilla

Ecco nel dettaglio le modifiche intervenute:

- la linea 1200, nel novembre 1940, venne prolungata da Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife (tale prolungamento divenne poi la linea 1208);
- la linea 1201, come conseguenza della occupazione della zona internazionale di Tangeri da parte del governo spagnolo, nel giugno 1940, vide l'inserimento dello scalo di Tangeri tra quelli di Siviglia e Tetuan;
- la linea 1203 estese la tratta Madrid – Barcellona agli scali di Siviglia e Valencia.

Per la nuova compagnia i primi tempi non furono facili, a causa delle circostanze economiche sfavorevoli determinatisi dopo la guerra civile e l'inizio della Seconda guerra mondiale. Gli aiuti da parte della Germania, soprattutto in termini di materiali di volo, continuarono ad esserci, sebbene entro i limiti imposti dalla situazione bellica.

Malgrado le difficoltà, nel periodo 1941-42 le linee aeree gestite dalla nuova IBERIA continuarono ad essere, almeno formalmente, quelle sopra evidenziate, salvo l'introduzione della nuova linea 1204 (Barcellona – Madrid) e ulteriori integrazioni e/o modifiche, così da arrivare ad un quadro della rete interna spagnola, che era il seguente:

Linea 1200	Madrid – Tetuan – Sidi Ifni – Cabo Juby – Las Palmas – St. Cruz de Tenerife
Linea 1201	Madrid – Siviglia – Tangeri – Tetuan – Melilla
Linea 1202	Barcellona – Palma di Maiorca
Linea 1203	Madrid – Valencia – Palma di Maiorca
Linea 1204	Barcellona – Madrid
Linea 1205	Siviglia – Malaga – Melilla
Linea 1206	Tangeri – Tetuan – Melilla
Linea 1207	Barcellona – Madrid – Lisbona

In questo caso, il dettaglio delle modifiche intervenute alla rete fu il seguente:

- la linea 1200 vide lo scalo capolinea di Siviglia sostituito con quello di Madrid;
- la linea 1201 venne modificata integrando parte della linea 1201 con la linea 1206;
- la linea 1205, derivante dalla linea 558 (ex TAE), venne eliminata quando le linee 1201 e 1206 vennero integrate;
- la linea 1206, in parte derivante dalla linea 558 (ex TAE), venne integrata nella linea 1201;
- la linea 1207, derivante dalla linea 557 (ex TAE), venne presa in carico dalla nuova compagnia.

Infine, le linee 1200 e 1202, su suggerimento delle autorità militari alleate, vennero sospese durante lo sbarco delle truppe alleate sulle coste del Nord-Africa (Nota 5);

Relativamente alle compagnie straniere, in particolare la “Deutsche Lufthansa”, va evidenziato che al termine della guerra civile spagnola erano due le linee aeree tedesche che facevano scalo in Spagna: la linea TO-191 (Germania-Sudamerica) e la linea n. 22, che si sviluppava lungo l'itinerario: Berlino – Leipzig – Stoccarda – Ginevra – Marsiglia – Barcellona – Salamanca (poi Madrid) – Lisbona.

Della prima si può dire che essa, insieme a quella dell’Air France (la c.d. “Ligne Mermoz”), tra loro in parte integrate, rappresentavano gli unici due collegamenti esistenti con il Sudamerica, prima dell’inaugurazione, il 20 maggio 1939, della linea della Pan American Airways, con la quale l’avviamento avveniva via New York e poi dell’avvio del servizio della LATI. È interessante invece soffermarsi maggiormente sulla seconda, la linea 22, che rimase inalterata fino all’inizio della Seconda guerra mondiale, quando venne temporaneamente sospesa. Venne ripristinata nell’agosto del 1940, poco dopo l’occupazione della Francia e l’instaurazione del Regime di Vichy, con un nuovo itinerario: Stoccarda – Lione – Marsiglia – Barcellona – Madrid – Lisbona. Durante la guerra la linea 22 subì varie modifiche e qualche altra interruzione. Dalla metà del 1941 fino alla fine del 1942, lo scalo di Stoccarda venne sostituito con quello di Monaco, da dove si irradiavano i collegamenti verso la Svizzera (Zurigo) e verso l’Italia (via Venezia – Roma). Si trattava di una linea importante che gli Alleati non potevano controllare e per questa ragione fecero non poche pressioni sul governo spagnolo per impedirne gli scali (Nota 6).

Passando alla compagnia “Ala Littoria”, come si può vedere dall’orario dell’estate 1939, le linee aeree in collegamento con la Spagna della compagnia italiana erano le seguenti

Linea 404	Roma – Genova – Marsiglia – Barcellona
Linea 405	Roma – Palma di Maiorca – Melilla – Cadice
Linea 409	Roma – Palma di Maiorca – Barcellona
Linea 410	Palma di Maiorca – Barcellona
Linea 480	(Tangeri) Tetuan – Melilla
Linea 481	(Tangeri) Tetuan – Malaga
Linea 482	Melilla – Siviglia – Lisbona
Linea 483	Melilla – Malaga

L’interazione di questi collegamenti dell’Ala Littoria si può vedere in modo chiaro nella mappa di figura 20, tratta dallo stesso orario. In particolare, si possono vedere quelli verso Siviglia e da qui con Lisbona; ma anche i vari collegamenti tra i principali centri del Protettorato Spagnolo del Marocco, sempre con Siviglia, in connessione con la linea italiana per il Sudamerica.

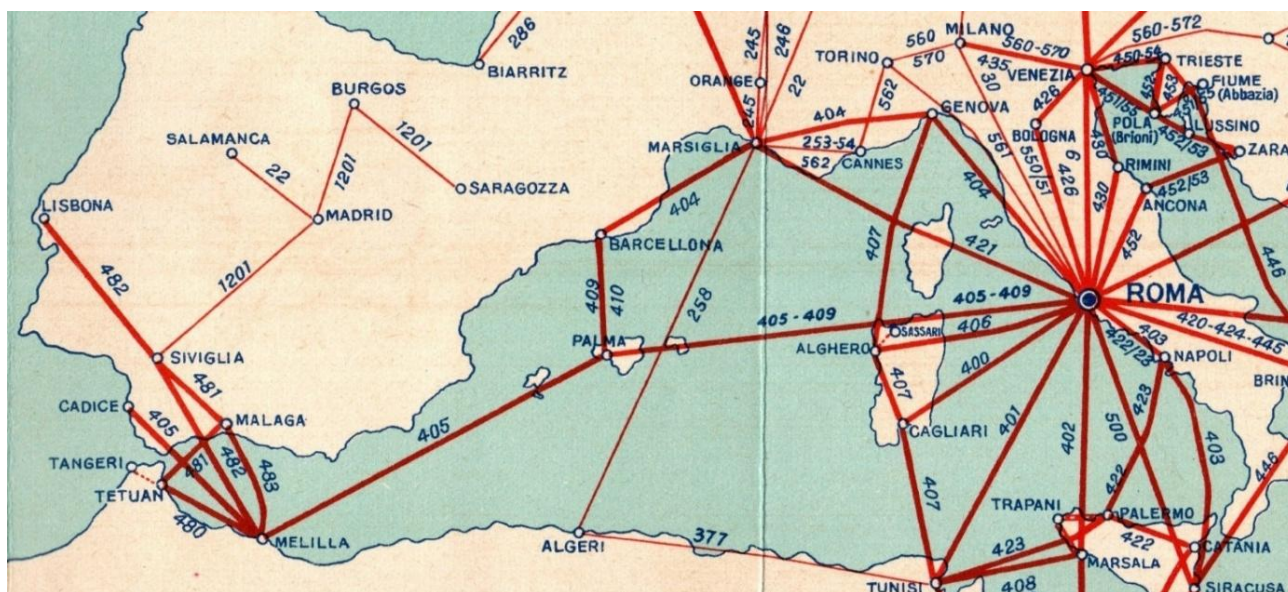


Figura 20 – La mappa dei collegamenti dell’Ala Littoria con la Spagna nell’estate del 1939.

Nel Protettorato Spagnolo del Marocco, le città di Tangeri e Tetuan erano collegate con un servizio automobilistico.



Dal 1° aprile 1940, come si evince dall'orario di aprile 1940 dell'Ala Littoria (Fig. 21), a seguito di alcune modifiche intervenute, il quadro dei servizi aerei in carico alla compagnia italiana, risultava come segue:

Linea 405	Roma – Palma di Maiorca – Melilla – Cadice
Linea 409	Roma – Palma di Maiorca – Barcellona
Linea 410	Palma di Maiorca – Barcellona
Linea 411	Roma – Barcellona – (Madrid)
Linea 480	Melilla – Tetuan (Tangeri)
Linea 481	(Tangeri) Tetuan – Malaga – Siviglia
Linea 482	Melilla – Siviglia – Lisbona
Linea 483	Melilla – Malaga

Figura 21 – Orario della compagnia italiana Ala Littoria in vigore da aprile 1940 e le linee di collegamento con la Spagna.

Successivamente, considerata la sempre maggiore importanza che era andato assumendo lo scalo di Lisbona, in relazione al collegamento con i “Clipper” della Pan Am sulla linea Lisbona – New York ed allo stesso tempo le difficoltà derivanti dalla connessione a Melilla delle linee 405 e 482, si decise di fondere entrambe queste linee nella linea 400 (Roma – Cagliari – Palma di Maiorca) e di creare una nuova linea tra Roma e Lisbona, la linea 427 (Roma – Barcellona – Madrid – Lisbona), che venne inaugurata il 2 maggio 1940 (Fig. 22).



Figura 22 – Lettera stampe raccomandate da Roma, Italia (p. 1.5.40) a Lisbona, Portogallo (a. 3.5.40). Affrancatura: 2.75 Lire, come da tariffa prevista per il Portogallo (superficie / 50 gr., raccomandata 1.50 Lire, sovrattassa aerea/ 5 gr. 1.00 Lire).

Prima dell'inaugurazione di questa linea il raccordo con i servizi atlantici della Pan Am era garantito dalla stessa LATI, tramite la bretella Siviglia – Lisbona, che pure andremo ad analizzare. Peraltro, per quanto riguarda la decisione di fare scalo a Siviglia, abbiamo analizzato nel capitolo precedente le ragioni che portarono a tale scelta, essa tuttavia era stata inizialmente considerata solo temporanea, in quanto a Malaga, la località originariamente prevista come scalo in Spagna della linea, l'aeroporto non era ancora disponibile alla data di attivazione del servizio. La scelta di Siviglia divenne poi definitiva.

Con l'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, lo scenario subì un radicale cambiamento e l'esercizio di tutte le linee aeree civili italiane, quantunque svolto dalle stesse compagnie, venne posta sotto il controllo dei "Servizi Aerei Speciali" (SAS).

Le linee sopra descritte, sotto l'incalzare degli eventi bellici, vennero prima fortemente razionalizzate a tre sole linee aeree:

Linea 400	Roma – Cagliari – Palma di Maiorca
Linea 411	Roma – Barcellona
Linea 427	Roma – Barcellona – Madrid – Lisbona

e successivamente accorpate in una sola linea, la numero 1751, con il seguente itinerario: Roma – Alghero/Cagliari – Barcellona – Madrid – Lisbona. Il collegamento con Lisbona, seppure con qualche difficoltà, continuò dunque ad essere garantito durante il periodo bellico, almeno fino alla data dell'armistizio (8 settembre 1943), quando tutte le linee aeree dell'Ala Littoria vennero interrotte.

Con l'inizio della guerra in Europa, la compagnia americana dovette interrompere le relazioni aeree con i paesi belligeranti, ma gli fu possibile mantenerle con il Portogallo, paese neutrale. Cosicché, trasferendosi il terminale europeo della linea transatlantica da Marsiglia a Lisbona, anche l'Air France cercò in tutti i modi di ristabilire un collegamento con Lisbona e, in mancanza di un collegamento diretto attraverso la Spagna, via Salamanca o Madrid (Nota 7), scelse di far sponda sull'Africa del Nord, facendo scalo ad Oran (Algeria). Il 16 dicembre 1939 venne dunque inaugurata la linea aerea Marsiglia – Oran – Tangeri – Lisbona, con frequenza settimanale. La nuova linea ebbe un successo immediato, ma purtroppo durò poco, perché il 26 giugno 1940, nel rispetto delle condizioni dell'armistizio stipulato con la Germania, come tutte le linee dell'Air France, anche questa linea venne interrotta e mai più riattivata. Per collegarsi a Lisbona, la Francia dovette fare in seguito ricorso alla linea 22 della Lufthansa, fin quando faceva scalo a Marsiglia e poi anche a Lione (Nota 8).

3.2 L'analisi della corrispondenza verso il Sudamerica, trasportata con la LATI

Entrando nel merito del servizio postale, va subito evidenziato che la censura militare della posta rimase una regola in Spagna, anche negli anni successivi alla fine della Guerra Civile (1° aprile 1939), da qui la presenza dei timbri di censura sulla corrispondenza inoltrata durante il periodo di operatività del vettore italiano.

Riguardo alle tariffe – quelle riferite al periodo di esercizio della LATI che qui è preso in considerazione – la tassa per il porto ordinario riferito alle cartoline era pari a 20 centesimi, quella riferita alle lettere (fino a 20 gr. o frazioni di peso) era pari a 40 centesimi e sempre 40 centesimi per l'eventuale diritto di raccomandazione. Per le sovrattasse aeree, entrate in vigore il 12 agosto 1939, vi erano invece da distinguere due periodi tariffari:

- **Regime tariffario dal 12 agosto 1939 al 14 giugno 1940**

La sovrattassa per il trasporto via aerea, riferita alle cartoline e alle lettere (fino a 5 gr. o frazioni di peso), era fissata per il Brasile a 5.50 Pts. Un esempio di tale tariffa, del suddetto regime tariffario, è illustrato con la lettera di figura 23.



Figura 23 – Lettera ordinaria da Madrid, Spagna (p. 18.1.40) a Jacareziúho, Parana, Brasile (a. 18.2.40), via Rio de Janeiro, Brasile, Parana, Brasile (t. 16.2.40). Affrancatura: 5.90 Pts, come da tariffa prevista per il Brasile (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 5.50 Pts).

La sovrattassa aerea, riferita alle cartoline e alle lettere, per l'Argentina e l'Uruguay (fino a 5 gr. o frazioni di peso), per la Colombia, l'Ecuador ed il Venezuela (fino a 10 gr. o frazioni di peso), era fissata a 6.50 Pts.; per il Cile, la Bolivia ed il Paraguay (fino a 5 gr. o frazioni di peso), era fissata a 7.75 Pts.; per il Perù (fino a 5 gr. o frazioni di peso) era fissata a 9.00 Pts. Alcuni esempi del suddetto regime tariffario sono illustrati con le lettere di figura 24-25.



Figura 24 – Lettera raccomandata da Bilbao, Spagna (p. 13.4.40) a Buenos Aires, Argentina, via Madrid, Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.50 Pts (con porto ordinario in franchigia), come da tariffa prevista per l'Argentina (raccomandata 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).

La lettera di figura 24 è interessante, in quanto si tratta di un esempio non comune di posta consolare in franchigia, inviata dal Consolato argentino di Bilbao (Spagna) al Presidente della Repubblica Argentina Roberto Ortiz.



Figura 25 – Lettera raccomandata volata da Partaloo (Almeria), Spagna (p. 6.3.40) a Buenos Aires, Argentina, via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 7.20 Pts, in difetto di 10 Cents sulla tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, raccomandata 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).

- **Regime tariffario dal 15 agosto 1940 al 1° dicembre 1945**

A partire dal 15 aprile 1940 le sovrattasse aeree vennero nuovamente modificate e uniformate per quanto riguarda l'unità di peso e rimasero in vigore fino al 1° dicembre 1945.

Dunque, la sovrattassa aerea, riferita alle cartoline e alle lettere (fino a 5 gr. di peso) dirette in Cile, Bolivia, Paraguay e Perù venne uniformata a 6.50 Pts. Per la Colombia, l'Ecuador ed il Venezuela rimasero inalterati a 6.50 Pts, ma venne ridotta l'unità di peso fino a 5 gr. o frazioni. Per il Brasile, l'Argentina e l'Uruguay non vi furono modifiche. Esempi di questo secondo regime tariffario, che copre l'intervallo temporale più esteso del periodo da noi considerato, sono le corrispondenze illustrate nelle figure che seguono (Figg. 26-35).

- Destinazione Brasile



Figura 26 – Lettera ordinaria da Barcellona, Spagna (p. 27.9.40) a San Paolo, Brasile (a. 7.10.40), via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile (t. 6.10.40). Affrancatura: 5.90 Pts, come da tariffa prevista per il Brasile (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 5.50 Pts).

- Destinazione Argentina



Figura 27 – Lettera ordinaria da Madrid, Spagna (p. 28.5.40) a Buenos Aires, Argentina (a. 3.6.40), via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).



Figura 28 – Cartolina ordinaria da Barcellona, Spagna (p. 19.6.40) a Buenos Aires, Argentina, via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.70 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.20 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).

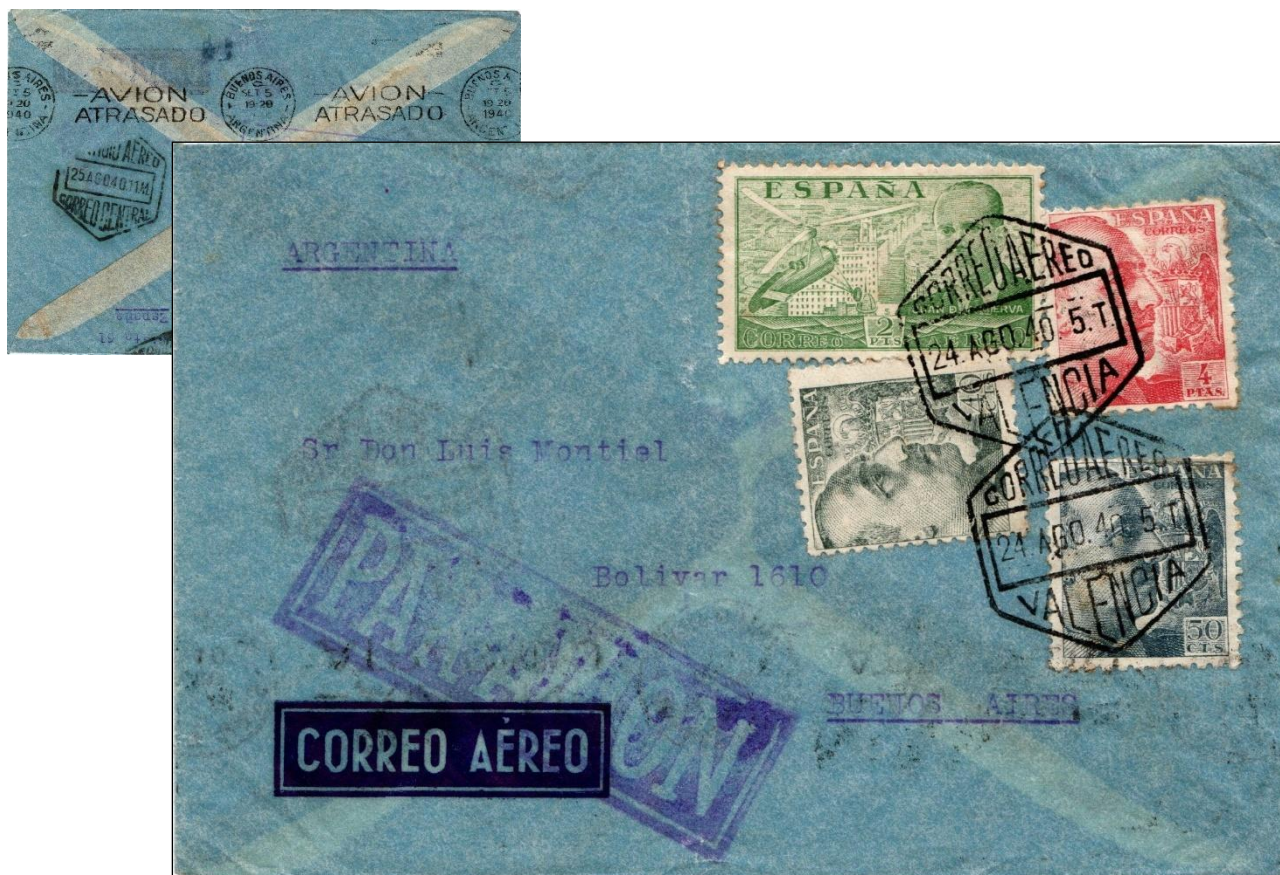


Figura 29 – Lettera ordinaria da Valencia, Spagna (p. 24.8.40) a Buenos Aires, Argentina (a. 5.9.40), via Madrid, Spagna (t. 25.8.40), Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).



Figura 30 – Lettera ordinaria da Cadice, Spagna (p. 16.4.41) a Buenos Aires, Argentina (a. 26.4.41), via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).

In mancanza di collegamenti aerei della compagnia spagnola e di quelli dell'Ala Littoria, venuti meno dopo l'entrata in guerra dell'Italia, ci indico a ritenere, anche per la breve distanza tra Cadice e Siviglia (120 Km), che la lettera di figura 30 sia giunta a Siviglia per le vie terrestri.



Verso della lettera di figura 30.



Figura 31 – Lettera raccomandata da Barcellona, Spagna (p. 20.8.41) a Buenos Aires, Argentina, via Madrid, Spagna (t. 10.6.41) e Siviglia. Affrancatura: 13.80 Pts (per 2 porti di p.a.), come da tariffa per l'Argentina (superficie/20 gr. 0.40 Pts, raccomandata 0.40 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).

- Destinazione Cile



Recto della lettera di figura 32.



Figura 32 – Lettera ordinaria da Madrid, Spagna (p. 4.9.40) a Santiago, Cile (a. 20.9.40), via Siviglia e Rio de Janeiro. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per il Cile (superficie/20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).

La lettera di figura 31, pur spedita da un Consolato, non ha usufruito del regime di franchigia. Diversamente, con la lettera di figura 33, abbiamo un altro esempio non comune di posta consolare in franchigia, inviata dal Consolato del Cile di Barcellona al Ministero degli Affari Esteri del Cile di Santiago del Cile.



Figura 33 – Lettera raccomandata da Barcellona, Spagna (p. 4.9.41) a Santiago, Cile (a. 15.8.41), via Siviglia, Spagna e Buenos Aires, Argentina. Affrancatura: 6.90 Pts (con porto ordinario in franchigia), come da tariffa prevista per il Cile (raccomandata 0.40 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).

- Altre destinazioni



Figura 34 – Lettera raccomandata da Villafranca de Oria (Guipúzcoa), Spagna (p. 9.6.41) a Montevideo, Uruguay (a. 19.6.41), via Madrid, Spagna (t. 10.6.41), Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 7.30 Pts, come da tariffa prevista per l'Uruguay (superficie/20 gr. 0.40 Pts, raccomandata 0.40 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).gr. 6.50 Pts).



Figura 35 – Lettera ordinaria da Logroño, Spagna (p. 8.2.41) a Caracas, Venezuela (a. 26.2.41), via Siviglia, Spagna e Rio de Janeiro, Brasile. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa per il Venezuela (superficie/20 gr. 0.40 Pts, sovr. aerea/5 gr. 6.50 Pts).

3.3 Gli avviamenti tramite la Pan Am

Diversamente dagli altri paesi, le tariffe aeree riferite agli avviamenti tramite la Pan Am non differivano rispetto agli avviamenti via LATI. Inoltre, tenuto conto che nel periodo di esercizio della LATI, quasi tutta, se non tutta, la corrispondenza destinata al Sudamerica era avviata tramite la compagnia italiana, sono assai poco comuni le corrispondenze avviate via Lisbona – New York. Esse possono identificarsi attraverso chiare evidenze sulla posta da parte del mittente oppure con la presenza di fascette della censura inglese (Nota 9). In tal senso, un esempio non comune è la lettera di figura 36, che seppur non recante i segni della censura britannica, è stata chiaramente trasportata con la Pan Am, da Lisbona, come testimoniato dalle indicazioni “Par Clipper / Via Lisbona” scritte dal mittente.



Figura 36 – Lettera ordinaria da Cadice, Spagna (p. 12.7.41) a Buenos Aires, Argentina (a. 21.7.41), via Siviglia, Spagna (t. 13.7.41). Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 10 gr. 6.50 Pts).



Altri esempi di avviamenti con la Pan Am sono due le lettere destinate a Cuba ed illustrate con le figure 37 e 38. La prima non presenta alcun segno di censura, se non quella spagnola e si potrebbe ipotizzare anche che abbia viaggiato con la LATI, con avviamento via Natal, ma siamo nel campo delle ipotesi. La seconda ha invece chiaramente viaggiato con la Pan Am, via Lisbona – New York. Essa reca infatti oltre ai segni di censura delle Bermuda, anche la dicitura “Clipper”, termine con il quale venivano definiti i famosi idro Boeing 314 della Pan Am. Fino a Lisbona la lettera ha viaggiato presumibilmente con la linea 1207 (Barcellona – Madrid – Lisbona).



Figura 37 – Lettera ordinaria da Madrid, Spagna (p. 19.6.41) a Habana, Cuba, via Siviglia, Spagna e Natal, Brasile. Affrancatura: 6.15 Pts, come da tariffa prevista per il Cuba (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 10 gr. 5.75 Pts).



Verso della lettera di figura 37.



Figura 38 – Lettera ordinaria da Barcellona, Spagna (p. 9.12.41) a Habana, Cuba (a. 14.1.42), via Siviglia, Spagna e Natal, Brasile. Affrancatura: 6.15 Pts, come da tariffa prevista per il Cuba (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 10 gr. 5.75 Pts).

Veniamo dunque al collegamento con Lisbona che, come abbiamo visto, era garantito dalla nuova linea 427 dell'Ala Littoria e successivamente, dopo l'entrata in guerra dell'Italia, dalla linea 1751, nonché dalla linea 22 della Lufthansa prima descritta. Queste ultime due linee rimasero a lungo (per quasi tutto il periodo bellico) le uniche linee a rendere possibili all'Italia, alla Germania ed ai paesi sotto l'influenza dell'Asse le comunicazioni con le Americhe, soprattutto una volta venuta meno la LATI.



Figura 39 – Lettera ordinaria da Siviglia, Spagna (p. 26.1.40) a Washington, Stati Uniti, via Lisbona, Portogallo e New York, Stati Uniti. Affrancatura: 3.95 Pts. come da tariffa prevista per gli Stati Uniti (superficie/ 20 gr. 0.45 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 3.50 Pts).

3.4 L'analisi delle corrispondenze dalle Isole Canarie e dalle dipendenze spagnole

Dopo quelle descritte, passiamo ad illustrare adesso alcune interessanti corrispondenze spedite dalle Isole Canarie (Las Palmas e Tenerife), Tangeri (Protettorato Spagnolo) e Rio de Oro (Marocco Spagnolo). Per comprenderne la particolarità, trattandosi di corrispondenza poco comune, rispetto a quella già illustrata in partenza dalla Spagna, ci viene utile far riferimento a quanto già evidenziato in precedenza circa la nascita e lo sviluppo della nuova compagnia IBERIA.

Figura 40 – Una mappa dettagliata con l'evidenza delle Isole Canarie e le diverse dipendenze spagnole a cui si fa riferimento.



In particolare, per quanto concerne la linea 1201, abbiamo visto, analizzando le modifiche intervenute nel 1940, che lo scalo di Tangeri era stato frapposto tra quelli di Siviglia e Tetuan. Ebbene, con riferimento proprio a questo collegamento, ci sembra importante riportare, in sintesi, il contenuto di un lungo carteggio, da gennaio a maggio 1940, tra l'Italia e la Spagna (Nota 10). Nel carteggio è ben evidenziata, in vista della scadenza (ad aprile 1940) della concessione per l'esercizio della linea 480 (Melilla – Tetuan), da parte dell'Ala Littoria, la preoccupazione del governo italiano che, venendo meno tale servizio, in mancanza di alternative, non ci sarebbe stato più alcun collegamento (nemmeno marittimo) fra l'Italia e la zona internazionale di Tangeri, nel Protettorato Spagnolo del Marocco.

Questa linea faceva parte di quei servizi aerei che il governo spagnolo, riconoscendo in essi carattere interno e non internazionale, aveva consentito fino ad allora di concedere a società straniere (appunto l'Ala Littoria) e che adesso intendeva riservare a una società spagnola (l'Iberia). Per il governo italiano la zona internazionale di Tangeri aveva un alto interesse politico, era dunque importante per l'Italia avere una linea aerea che facesse capo a Tangeri, ma il solo aeroporto esistente era di proprietà dell'Air France. Per superare tali difficoltà venne avviato lo studio per realizzare un proprio aeroporto, in virtù del quale sarebbe stato possibile chiedere al governo spagnolo il permesso di gestire una linea fra un aeroporto spagnolo e Tangeri, linea la quale, non presentando più il carattere di un servizio interno spagnolo, avrebbe potuto rientrare nel quadro di quelle concessioni che la Spagna si era dichiarata disposta a concedere a compagnie straniere.

In alternativa all'ipotesi dell'aeroporto, per la cui realizzazione il Regio Consolato Generale a Tangeri aveva trovato notevoli difficoltà per l'acquisto del terreno, venne avanzato il progetto di effettuare il collegamento Melilla – Tangeri a mezzo di idrovolanti e – per considerazioni di prestigio – soltanto con l'aviazione italiana, a mezzo della già esistente linea 405 (Roma – Palma di Maiorca – Melilla – Cadice). A tale riguardo, l'ispettore dell'Ala Littoria Domenico Arcidiacono si era recato a Tangeri per un attento esame tecnico, al fine di valutare se nella baia di Tangeri ci fossero le condizioni favorevoli per l'ammarraggio; successivamente venne da lui espresso parere favorevole. Tale progetto trovò anche il favore del Ministero del Aire ed il benestare del Ministro degli Affari Esteri, Colonnello Beigbeder.

Tuttavia, il 10 luglio 1940, l'Ufficio dell'Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata di Madrid (Col. Pilota Rocco Appignani) scriveva al Ministero dell'Aeronautica (Gabinetto) il seguente messaggio:

“... si ha il pregio di informare che la Società di Navigazione Aerea Spagnola “IBERIA”, effettuerà, a partire da domani 11 luglio, il prolungamento fino a Tangeri della linea giornaliera Palma – Barcellona – Madrid – Sevilla – Tetuan, con il seguente orario:

ANDATA	08.00	partenza	PALMA	arrivo	16.25	RITORNO
	09.00	arrivo	BARCELONA	partenza	15.25	
	09.20	partenza	BARCELONA	arrivo	15.05	
	12.00	arrivo	MADRID	partenza	12.25	
	12.30	partenza	MADRID	arrivo	11.55	
	14.40	arrivo	SIVIGLIA	partenza	09.45	
	15.00	partenza	SIVIGLIA	partenza	09.25	
	16.00	arrivo	TANGERI	partenza	08.25	
	16.10	partenza	TANGERI	arrivo	08.15	
	16.25	arrivo	TETUAN	partenza	08.00	

Per quanto si riferisce alla nostra richiesta, a suo tempo avanzata, per ottenere analoga concessione per la linea Roma-Pollensa-Melilla, si fa presente che, nel mentre il Ministero del Aire è sempre favorevole, non è tuttora pervenuta a questa R. Ambasciata, dal Ministerio de Asuntos Exteriores, risposta alla nota verbale inviata in proposito il 9 maggio u.s., quantunque dal Ministro Beigbeder fosse stata data assicurazione al nostro Ambasciatore, Eccellenza Gambarà, che avrebbe concesso il suo benestare.

In considerazione di quanto sopra, il nostro Incaricato di Affari, ha in data odierna ripreso contatto con questo Ministero degli Affari Esteri, per ottenere che la questione venga definita, nei nostri riguardi, nel senso desiderato, e ciò per una ragione di prestigio, tenuto conto che le circostanze attuali non consentono di porre, per il momento, in esecuzione il prolungamento richiesto.

Si fa riserva di ulteriori comunicazioni.”

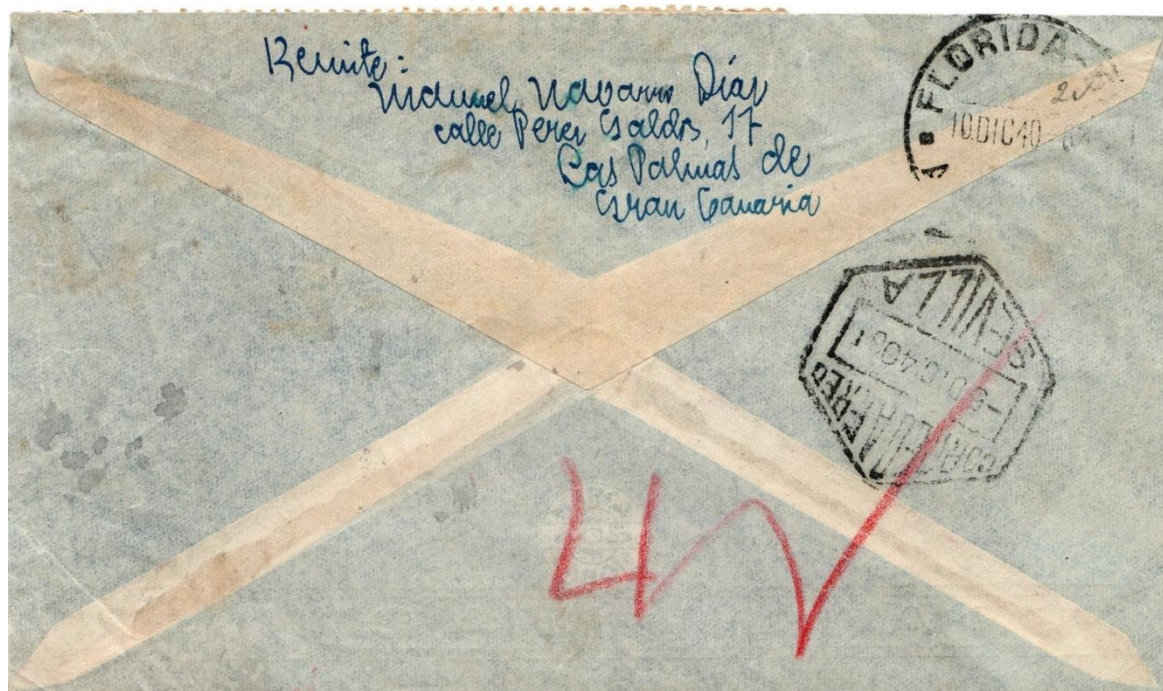
Non vi sono state ulteriori comunicazioni e, come abbiamo visto, con l'entrata in guerra dell'Italia, le linee italiane in Spagna sono state fortemente razionalizzate.

• La corrispondenza dalle Isole Canarie

Veniamo dunque alla posta e iniziamo da quella in partenza dalle Isole Canarie, considerate facenti parte integrante dello stato spagnolo. Mostriamo qui tre interessanti esempi di questo genere di corrispondenza.



Figura 41 – Lettera ordinaria da Las Palmas, Isole Canarie, Spagna (p. 4.12.40), a Buenos Aires, Argentina (a. 10.12.40), via Siviglia, Spagna (t. 5.12.40). Affrancatura: 7.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea interna 1 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).



Verso della lettera di figura 41.



La corrispondenza per via aerea, in partenza da Las Palmas o da Santa Cruz de Tenerife, era soggetta al pagamento di una sovrattassa aerea aggiuntiva, rispetto alle tariffe che abbiamo analizzato, con un'affrancatura pari 1 Pts (fino a 15 gr, di peso), a copertura del trasporto aereo fino in Spagna.

Figura 42 – Lettera ordinaria da St. Cruz de Tenerife, Isole Canarie, Spagna (p. 7.9.40), a Rio de Janeiro, Brasile (a. 15.9.40), via Siviglia, Spagna (t. 9.7.40). Affrancatura: 6.90 Pts (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa interna 1 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 5.50 Pts).



Per la lettera di figura 42, che parte da Santa Cruz de Tenerife (Isole Canarie) ed è destinata a Rio de Janeiro (Brasile), si può individuare l'avviamento, facendo riferimento al timbro di transito di Siviglia, la cui presenza dimostrerebbe che essa ha viaggiato con la linea 1200, che collegava Las Palmas a Siviglia, da qui in raccordo con la linea italiana per il Sudamerica. Da Tenerife a Las Palmas, come dimostra la data di partenza, il collegamento è avvenuto ancora via mare, essendo il collegamento tra Las Palmas e Tenerife attivo solo a partire dal novembre 1940.

La linea 1200 spiega anche le modalità di avviamento delle corrispondenze illustrate con le figure 41 e 43, entrambe in partenza da Las Palmas (Isole Canarie). La prima è destinata a Buenos Aires e, come si vede, reca al retro il timbro di transito di Siviglia, punto di raccordo con la linea italiana per il Sudamerica, fino a Rio de Janeiro. La seconda è destinata a Rio de Janeiro e reca al retro il timbro di transito di Madrid, la cui presenza, coerentemente con la sua data (febbraio 1941), suggerirebbe un primo avviamento con la linea 1200, fino a Madrid (divenuto nuovo capolinea) ed un secondo avviamento con la linea 1201, fino a Siviglia, in connessione con la linea transatlantica italiana.



Figura 43 – Lettera ordinaria da Las Palmas, Isole Canarie, Spagna (p. 26.2.41) a Rio de Janeiro, Brasile (a. 9.3.41), via Madrid (t. -3.41) e Siviglia, Spagna. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa per il Brasile (superficie/20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa interna 1 Pts, sovrattassa aerea/5 gr. 6.50 Pts).

Sempre dalle Isole Canarie sono le lettere delle figure 44 e 45. La prima parte da Las Palmas ed è destinata a Funchal, Madeira (Portogallo), la successiva, sempre in partenza da Las Palmas, è destinata negli Stati Uniti. Per tali lettere, che presentano al retro il timbro di transito di Siviglia o le indicazioni di avviamento “via Lisbona”, si può ipotizzare un avviamento con la linea 1200, raccordandosi a Siviglia alla bretella di collegamento della linea LATI fino a Lisbona.



Figura 44 – Lettera ordinaria da Las Palmas, Isole Canarie, Spagna (p. 11.12.40) a Funchal, Madeira (a. 1.12.40), via Siviglia, Spagna (t. 12.12.40) e Lisbona, Portogallo. Affrancatura: 1.40 Pts, come da tariffa prevista.

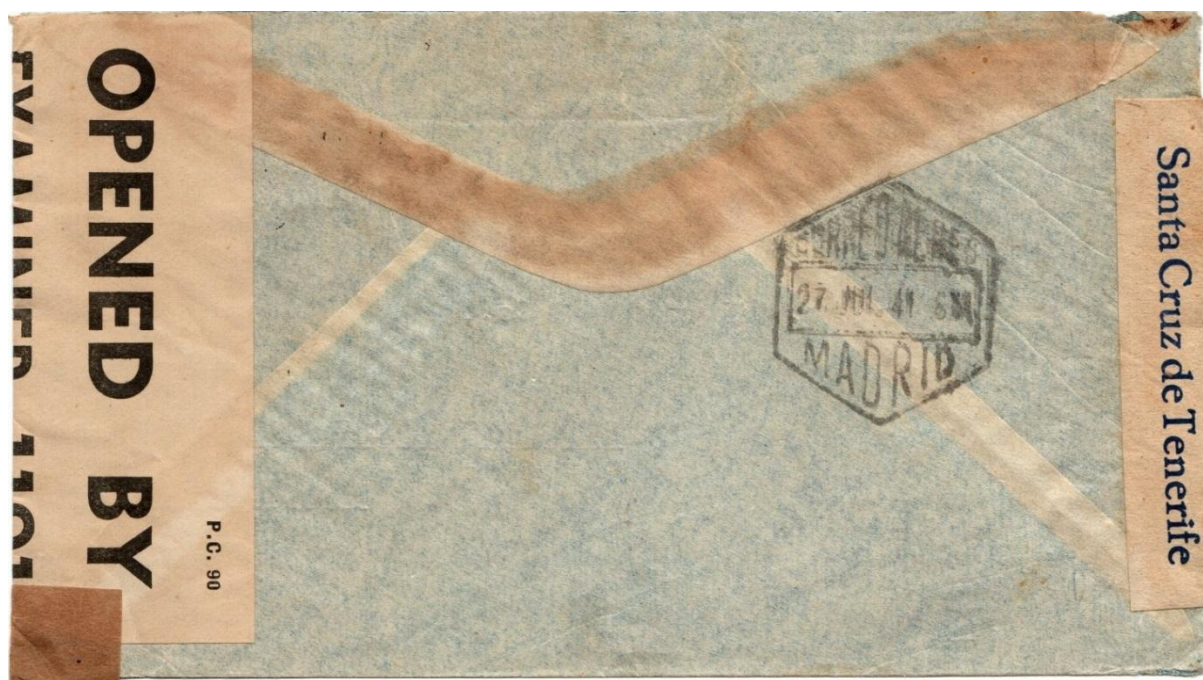


Figura 45 – Lettera ordinaria da Las Palmas, Isole Canarie, Spagna (p. 16.4.41) a New York, Stati Uniti, via Siviglia, Spagna e Lisbona, Portogallo. Affrancatura: 5.65 Pts, come da tariffa per gli Stati Uniti (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa interna 1 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 4.25 Pts).

La lettera di figura 46 parte invece da Santa Cruz de Tenerife ed è destinata anch'essa negli Stati Uniti. Per essa, recando al retro il timbro di transito di Madrid, come già visto con la lettera di figura 43, si può ipotizzare un primo avviamento con la linea 1200, fino a Madrid (divenuto nuovo capolinea) ed un secondo avviamento con la linea 1201, fino a Siviglia, in connessione con la bretella Siviglia – Lisbona della linea transatlantica italiana.



Figura 46 – Lettera ordinaria da Santa Cruz de Tenerife, Isole Canarie, Spagna (p. 21.7.411) a Plant City, Florida, Stati Uniti, via Madrid, Spagna (t. 27.7.41), Siviglia, Spagna e Lisbona, Portogallo. Affrancatura: 5.65 Pts, come da tariffa per gli Stati Uniti (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa interna 1 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 4.25 Pts).



Verso della lettera di figura 46.

- **La corrispondenza da Tangeri (Marocco Spagnolo)**

Dalla città di Tangeri, nella zona internazionale del Protettorato Spagnolo del Marocco, parte la lettera di figura 47, destinata a Sao Paulo (Brasile). Al retro la busta reca il timbro di transito di Siviglia, a dimostrazione che è stata avviata con la linea 1201 della compagnia spagnola, quando lo scalo di Tangeri, dopo l'occupazione della città da parte del governo spagnolo, era stato interposto nella linea agli scali di Tetuan e appunto Siviglia, raccordandosi qui con la linea italiana per il Sudamerica.



Figura 47 – Lettera ordinaria da Tangeri, Marocco Spagnolo (7.8.40), a San Paolo, Brasile, via Siviglia, Spagna (t. 8.8.40) e Rio de Janeiro, Brasile (t. 18.8.40). Affrancatura: 5.90 Pts come da tariffa prevista per il Brasile (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 5.50 Pts).



Verso della lettera di figura 47.



Figura 48 – Lettera ordinaria da Tangeri, Marocco Spagnolo (p. 30.8.41) a Buenos Aires, Argentina, via Madrid, Spagna (t. 30.8.41) e Siviglia, Spagna. Affrancatura: 6.90 Pts, come da tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).



Figura 49 – Lettera ordinaria da Tangeri, Marocco Spagnolo (p. 30.10.41) a Buenos Aires, Argentina, via Madrid, Spagna (t. 31.10.41) e Siviglia, Spagna. Affrancatura: 7.00 Pts, in eccesso di 10 Cts rispetto alla tariffa prevista per l'Argentina (superficie/ 20 gr. 0.40 Pts, sovrattassa aerea/ 5 gr. 6.50 Pts).

Infine, le lettere di figura 48 e 49, in partenza sempre da Tangeri (Marocco Spagnolo) e destinate entrambe a Buenos Aires (Argentina), anch'esse poco comuni come le altre appena descritte. Recano al retro il timbro di transito di Madrid e ciò suggerirebbe un avviamento tramite la linea 1201, nella sua nuova fisionomia (Madrid – Siviglia – Tangeri – Tetuan – Melilla), in connessione a Siviglia con la linea italiana.

- **La corrispondenza dal Rio de Oro (Sahara Spagnolo)**

Rimanendo nell'ambito delle dipendenze spagnole, è molto interessante la posta trasportata via LATI e proveniente o destinata al Rio de Oro (Sahara Spagnolo), in particolare a Villa Cisneros, che era un importante scalo tecnico della linea, tra il continente africano e l'Isola del Sale. L'aeroporto era dotato dei minimi servizi essenziali e gli aerei sostavano il tempo necessario per rifornirsi di carburante e per i controlli di routine. Per tale motivo questo tipo di corrispondenza (Fig. 50) è molto rara.



Figura 50 – Lettera raccomandata da Rio de Oro, Sahara Spagnola (p. 28.4.40) a Roma, Italia, via Siviglia, Spagna (t. 5.5.40). Affrancatura: 2.20 Pys, come da tariffa prevista per l'Italia.



La lettera presenta al retro il timbro di transito di Siviglia, pur essendo destinata a Roma, a dimostrazione che molto presumibilmente è stata fatta proseguire da Siviglia a Roma con uno dei collegamenti dell'Iberia fino a Madrid e da qui con la linea 427 dell'Ala Littoria.

NOTE:

2. A tal proposito, un testo importante e ricco di informazioni è lo studio curato dal noto studioso spagnolo Felix Gomez-Guillaimon Maraver, con il titolo “El Correo aereo en la posguerra española (1939-1946), pubblicato dalla Edifil nel 2000, nell’ambito della collana della Biblioteca de Historia Postal.
3. Tutti i servizi aerei – relativi a passeggeri, merci e posta – vennero concentrati in una sola compagnia nazionale, integrando la vecchia compagnia “IBERIA COMPANIA AEREA DE TRASPORTES S.A.” e quanto rimaneva del patrimonio recuperato della LAPE, a suo tempo gestita da un’entità statale denominata TAE (Tráfico Aéreo Español). Dal 25 novembre 1940, con la firma dell’atto di cessione alla nuova compagnia di tutti i mezzi personali e materiali, diventava operativa la nuova “COMPANIA MERCANTIL ANONIMA IBERIA S.A.”. Intanto già nel maggio 1939, subito dopo la conquista della capitale da parte dei nazionalisti (28 marzo 1939), la Sede Centrale della compagnia IBERIA era stata spostata da Salamanca a Madrid, nell’antica sede della compagnia LAPE.
4. La Spagna nella Seconda guerra mondiale mantenne un atteggiamento ambivalente. Anche se ideologicamente legata ai regimi nazifascisti di Germania e Italia, allo scoppio delle ostilità (nel settembre del 1939) si dichiarò neutrale, ma dopo la caduta della Francia (nel giugno del 1940) lo status venne modificato in "non belligeranza", mantenendosi formalmente fuori dalle ostilità, ma parteggiando esplicitamente per le Potenze dell'Asse. Peraltro, a distanza di un anno dalla dichiarazione di non belligeranza (13 giugno 1940), il 27 giugno 1941, benché la Spagna non fosse formalmente coinvolta nelle operazioni belliche, volontari di nazionalità spagnola presero parte al conflitto militando in entrambi gli schieramenti: una divisione di volontari spagnoli (la "División Azul") fu inserita all'interno della Wehrmacht e combatté sul fronte orientale contro l'Unione Sovietica, mentre piccoli gruppi di cittadini spagnoli, tra cui molti espatriati della Seconda repubblica spagnola veterani della guerra civile, militarono nel campo degli Alleati in particolare all'interno delle formazioni (regolari e partigiane) della Francia Libera e dell'Unione Sovietica. Tuttavia, nonostante le trattative per far entrare in guerra la Spagna a fianco dell'Asse, il dittatore Francisco Franco non optò mai per questa soluzione, conscio del pessimo stato in cui versavano le forze armate spagnole e l'economia nazionale dopo la fine del conflitto civile. Con il declino delle fortune dell'Asse nel corso del 1943 la Spagna ritornò poi formalmente ad un atteggiamento di neutralità assoluta, troncando progressivamente le relazioni con la Germania e migliorando quelle con gli Alleati.
5. Nella notte tra il 7 e 8 novembre 1942 ebbe inizio quella che è conosciuta come “Operazione Torch”, vale a dire lo sbarco delle truppe alleate in tre punti strategici dell’Africa settentrionale francese: Casablanca, Orano, Algeri. Lo sbarco in territorio francese avvenne senza particolari difficoltà da parte del contingente anglo-americano. Le ragioni erano da ricercare soprattutto nella situazione di estrema confusione venutasi a creare nelle truppe francesi. Da una parte il Maresciallo Petain, a capo del governo filofascista di “Vichy”, che ordinò alle sue truppe di resistere e di impedire l’approdo delle truppe alleate; dall’altra parte De Gaulle, leader esule di “France Libre”, che le esortava a non opporre resistenza.
6. Negli anni successivi, a causa delle vicende belliche, la linea subì ulteriori sospensioni e modifiche, seguendo successivamente un itinerario che evitava il sorvolo del territorio francese: Monaco – Barcellona – Madrid – Lisbona. Nonostante le difficoltà del periodo bellico, la linea continuò ad essere esercitata, anche se non sempre sulla stessa rotta e nel rispetto degli scali previsti, fino alla sua definitiva interruzione, avvenuta presumibilmente nell’aprile 1945, quando tutte le comunicazioni aeree con la Germania vennero interrotte.

7. Dopo la fine della guerra civile, le relazioni tra il Governo spagnolo e l'Air France attraversarono un periodo di profonda crisi, che impedì per lungo tempo un proficuo scambio di servizi aerei tra i due paesi. I tradizionali scali di Barcellona e Alicante, che avevano caratterizzato per oltre 25 anni il passaggio della "Ligne Mermoz" sul territorio spagnolo vennero sospesi. Analogamente, venne impedito alla compagnia francese il sorvolo del territorio spagnolo, cosa che indusse l'Air France a scegliere gli scali di Oran e Tangeri per il collegamento con Lisbona, in modo da evitare appunto il sorvolo della Spagna.
8. Vedi lo studio curato da Robert Esperou, dal titolo "Marseille – Lisbonne 1939-1940", pubblicato sul numero 26 del "Bulletin d'Information du Cercle Aérophilatélique Français", novembre 2001.
9. Subito dopo l'avvio delle ostilità in Europa, precisamente il 24 settembre 1939, sul collegamento Lisbona - New York della Pan Am, oltre allo scalo già previsto ad Horta (Azorre), venne aggiunto lo scalo di Hamilton (Bermuda), dove gli inglesi avevano organizzato il più importante e temuto centro di censura del periodo bellico, come si avrà modo di approfondire, quando tratteremo specificatamente di questi aspetti.
10. ACS Ministero Aeronautica 1940, Busta 100, Classe 5, Sottoclasse III, Fascicolo 5: Linea Melilla – Tetuan.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE:

- Richard Beith: *The Italian South Atlantic Air Mail 1939-1941*, London, 1993.
- William Victor Kriebel: *“Correo Aéreo” – History of the Development of Airmail Service in Brazil*, The American Air Mail Society, 1996.
- Thomas H. Boyle Jr.: *Airmail Operations during World War II*, The American Air Mail Society, 1998.
- Fiorenzo Longhi: *Aerofilia Italiana, Catalogo Storico Descrittivo 1898-1941*, Milano, 1998.
- Alfredo Bessone: *Some notes on LATI services*, Fil-ITALIA, n.2, Italian & Colonial Study Circle, 1999.
- Félix Gomez-Guillamon: *El correo aéreo en la posguerra española (1939 – 1946)*, Biblioteca de Historia Postal Edifil, 2000.
- Mario D. Kurchan: *The Secret of Air Mail routes and rates in South America (1928-1941)*, Buenos Aires, 2001.
- Hans E. Aitink and Egbert Hovenkamp: *Bridging the Continents in Wartime – Import Air Mail Routes 1939-1945*, 2005.
- Edward B. Proud: *Intercontinental Airmails Volume I – Transatlantic and Pacific*, 2008.
- Robert E. Picirilli: *Postal and Airmail Rates in France & Colonies 1920-1945*, 2011.
- Flavio Riccitelli: *La posta aerea e le fonti d’archivio. Ala Littoria – Linee Atlantiche 1938-1940*, Vaccari Magazine, 2011-2012.
- Flavio Riccitelli: *Il Servizio postale regolare della LATI sulla rotta sud-atlantica*, Vaccari Magazine, 2012-2021.
- Martin Cusworth: *The Italian South Atlantic Airline (LATI)*, Italian and Colonies Study Circle, London, 2012.
- Flavio Riccitelli: *La battaglia del Rio de La Plata (dicembre 1939) ed altro ancora...*, Posta Militare 138, Rivista AICPM, 2016.
- José Antonio Herraiz: *Le linee “spagnole” di Ala Littoria durante la guerra civile spagnola (1936 – 1939)*, Cursori n. 32, 2023.
- Fernando Aranaz del Rio, Eduardo Consejo Prieto: *Sorreo Aéreo y Aerofilia – España (1870-1970)*, Volume IV, Enciclopedia Historico descriptiva, 2024.