

# IL SERVIZIO POSTALE REGOLARE DELLA L.A.T.I. SULLA ROTTA SUD-ATLANTICA

Flavio Riccitelli  
(prima parte)

Con il numero 47 di "Vaccari Magazine" si è conclusa l'analisi degli avvenimenti che hanno preceduto la realizzazione di una linea aerea atlantica italiana, i cui studi furono avviati in seno alla compagnia Ala Littoria e completati poi dalla società "Linee Aeree Transcontinentali Italiane" (LATI), nata a questo scopo e che, come abbiamo visto, della prima può considerarsi una diretta filiazione.

Con questo nuovo studio spostiamo adesso la nostra attenzione sul servizio aereo regolare inaugurato dalla LATI nel dicembre del 1939. Si trattava di un servizio essenzialmente di tipo postale e merci e non passeggeri, che furono assai pochi, essendo necessaria una apposita richiesta di autorizzazione nominativa da indirizzare al Ministero dell'Aeronautica.<sup>(1)</sup> Peraltro, ad ammettere il servizio passeggeri vi era la forte opposizione della Direzione della compagnia, che riteneva gli apparecchi adibiti al servizio non adatti a offrire il conforto necessario per una linea regolare per passeggeri.

Lo studio, dopo un'analisi del contesto del trasporto postale in cui il nuovo servizio si collocava, prende in considerazione, nei successivi capitoli, il servizio regolare della LATI da e verso il Sudamerica, per ciascuno dei paesi che, sulla base delle informazioni in mio possesso e che sono qui in grado di documentare, sono stati interessati dallo stesso. Seguono poi la descrizione del materiale propagandistico e delle diverse iniziative promozionali che hanno accompagnato l'attività della compagnia, nonché la descrizione dei sistemi di censura e del corriere diplomatico. Lo studio si conclude con gli ultimi voli e con la chiusura del servizio, a fine dicembre 1941, quando la corrispondenza era restituita al mittente, per l'impossibilità d'inoltrare.

## Il contesto

Pur nei limiti evidenziati della sua attività, non va dimenticato che la LATI, con la sua perfetta organizzazione e la sostituzione degli idrovolanti con gli aerei terrestri e plurimotori, ha per così dire anticipato quell'orientamento che l'aviazione commerciale di tutto il mondo iniziò ad adottare solo alla fine della guerra nei voli transoceanici. A questo riguardo, il Savoia Marchetti SM.83 venne scelto per costituire almeno inizialmente il materiale di

volò della società. Alla compagnia ne vennero consegnati dodici nel 1939, distribuiti come vedremo nei tre settori della linea.

Abbiamo già trattato nel numero già citato di questa rivista le sfortunate vicende che hanno accompagnato il volo inaugurale - vicende testimoniate dall'incidente occorso all'I-ARPA, verificatosi durante il volo di ritorno - di cui molto si è scritto su diverse riviste di settore, ragione per cui non vi ritorno in questa occasione.<sup>(2)</sup> Sembra invece importante evidenziare come, dopo il brutto inizio, il servizio continuò con grande regolarità, considerato che una sola traversata non venne condotta a termine.<sup>(3)</sup> Al suo successo contribuì anche la particolare situazione politica internazionale che si era creata in quegli anni, con la posizione di neutralità assunta dall'Italia all'inizio della guerra (1° settembre 1939). Questo permise di preservare il servizio dagli attacchi bellici, ma soprattutto di evitare alla posta la censura delle Potenze Alleate.

Quando l'Italia entrò in guerra (10 giugno 1940), il servizio non venne interrotto, ma subì solo alcune modifiche nella sua organizzazione. Fino ad allora erano state completate ben 59 traversate, interrotte solo nel giugno 1940, a scopo precauzionale, quando gli aerei del "Servizio americano" vennero richiamati in patria. La lettera di figura 1 è quella della 59ª traversata verso Sud, spedita qualche giorno prima della dichiarazione di guerra e arrivata a Rio de Janeiro proprio quel fatidico 10 giugno 1940.



Fig.1 - Lettera ordinaria da Milano (p. 5.6.40) a Rio de Janeiro (a. 10.6.40), via Roma. Affrancatura: 11,00 lire, come da tariffa prevista per il Brasile (superficie 20 gr 1,25 lire + sovrattassa aerea 5 gr 9,75 lire).

Il servizio sull'Atlantico, ripreso il 22 giugno 1940, costituiva il solo legame con il continente sudamericano da parte dei paesi dell'Asse, dopo l'interruzione dei voli da parte della Deutsche Lufthansa e alcuni mesi dopo anche dell'Air France, costretta dagli eventi bellici a bloccare anch'essa il suo servizio per il Sudamerica.<sup>(4)</sup> Peraltro, i collegamenti con il Brasile consentivano di importare piccole quantità di materiale strategico necessario per lo sforzo bellico.

Il venir meno dei due servizi citati fece quindi lievitare considerevolmente il carico postale e aumentò anche la quantità di merci trasportate. Il fenomeno si accrebbe ancor di più quando la LATI - ottenuto il permesso di prolungare la rotta fino in Argentina - inaugurò la tratta da Rio de Janeiro a Buenos Aires, come vedremo nel seguito. Nel 1941 si era arrivati a trasportare oltre quattromila chili di corrispondenza al mese. A Roma si ricevevano e smistavano corrispondenze da e per ogni Paese d'Europa (compresi i territori occupati dalla Germania), del Sudamerica e a richiesta anche del Centro e Nordamerica.

Va tuttavia considerato che gli anni Trenta avevano registrato una graduale espansione della Pan American Airways (Pan Am) nell'America Centrale e Meridionale e con l'inizio delle ostilità essa ebbe mano libera nello sviluppare il traffico postale, anche verso l'Europa. Il 20 maggio 1939, infatti, era stato inaugurato il servizio transatlantico lungo la rotta New York - Bermuda - Horta (Azorre) - Lisbona - Marsiglia, impiegando l'idrovolante quadrimotore Boeing 314, uno degli ultimi gioielli della tecnologia aeronautica (Fig.2). Si trattava della c.d. FAM (Foreign Air Mail) Route 18, in particolare la rotta meridionale, che con l'inizio delle ostilità vide soppresso lo scalo di Marsiglia e scelto lo scalo di Lisbona come collegamento per i paesi europei, essendo il Portogallo rimasto paese neutrale.



Fig.2 - L'idrovolante quadrimotore Boeing 314.

La Pan Am era dunque una diretta antagonista della LATI nel servizio con il Sudamerica. E se è vero che per le corrispondenze dirette nei paesi del Sud e Centro America l'avviamento Roma-Lisbona-New York era espressamente sconsigliato dalle nostre stesse Poste, dopo l'entrata in guerra dell'Italia, a causa "dei noti inconvenienti provocati dalla censura britannica alle Isole Bermude", il traffico postale tuttavia non mancò, tenuto conto delle sovrattasse aeree sensibilmente più basse, come vedremo, rispetto alle analoghe applicate dalla LATI e dall'Air France (fino a giugno 1940).

## Il servizio postale regolare Nord-Sud

Per quanto evidenziato, l'analisi delle corrispondenze del servizio regolare assume una particolare importanza, ma anche molta curiosità e fascino, soprattutto con riferimento ad alcuni non comuni paesi di partenza o a particolari destinazioni, che sottintendono speciali avviamenti (spesso individuabili dalle stesse indicazioni registrate sulla corrispondenza) e regimi tariffari differenziati. Il tutto accompagnato dall'analisi comparata delle tariffe della LATI rispetto a quelle contemporaneamente applicate dalla Pan Am.

La linea era divisa in tre settori (Fig.3), nei quali erano dislocati gli aeromobili SM.83 della flotta aerea della LATI.

Il **settore europeo-africano** comprendeva i tratti Roma - Siviglia - Lisbona - Villa Cisneros - Isola del Sale (arcipelago del Capo Verde).

- I - ASTA comandante Suster, 2° pilota Baldini, marconista Messina, motorista Polli
- I - AREM comandante Carelli, 2° pilota Ficara, marconista Verdosci, motorista Piacentini
- I - ARIS (riserva) in sostituzione dell'I-ARPA

Il **settore atlantico** comprendeva i tratti Isola del Sale - Fernando de Noronha - (Natal) - Recife.

- I - AZUR comandante Gori Castellani, 2° pilota Moretti, marconista Boveri, motorista Trezzini
- I - ATOS comandante Paradisi, 2° pilota Moggi, marconista Fertoni, motorista Ardù
- I - ARCA comandante Moscatelli, 2° pilota Baldini, marconista Vaschetto, motorista Trovi
- I - ASSO comandante Satti, 2° pilota Balletta, marconista Parodi, motorista Cattomar

Il **settore americano** comprendeva i tratti Recife - Bahia - Rio de Janeiro, con i successivi scali intermedi, quando la linea venne prolungata fino a Buenos Aires.

- I - ANDE comandante Ferioli, 2° pilota Pastore, marconista Greco, motorista Antonicelli
- I - ARMA comandante Mencarelli, 2° pilota Lisardi, marconista Cubeddu, motorista Matri-ciani
- I - AMER comandante Pavia, 2° pilota Baratelli, marconista Cadognotto

Con il coinvolgimento italiano nella Seconda guerra mondiale, la LATI, insieme all'Ala Littoria e alle Avio linee Italiane, passò operativamente sotto il Comando Servizi Aerei Speciali (CSAS), pur continuando a gestire in proprio l'impiego degli equipaggi e l'assistenza tecnica al volo. Questo comportò che alcuni SM.83 furono requisiti per uso militare. In sostituzione vennero concessi gli SM.75 da impiegare nel settore americano e gli SM.82 nell'attraversamento del Sud-Atlantico. Tuttavia, il principio della suddivisione dei velivoli tra questi tre settori non fu sufficiente per garantire il mantenimento del servizio, ragione per cui tale suddivisione non venne rispettata rigorosamente. Col passare dei mesi, particolarmente con l'introduzione degli SM.82, uno stesso aereo andò a coprire un numero crescente di tratte.

Il servizio postale regolare nel senso N-S era organizzato il modo tale che, a meno di alcuni disguidi (come accaduto per questa lettera illustrata con la figura 4, erroneamente inserita nel dispaccio per

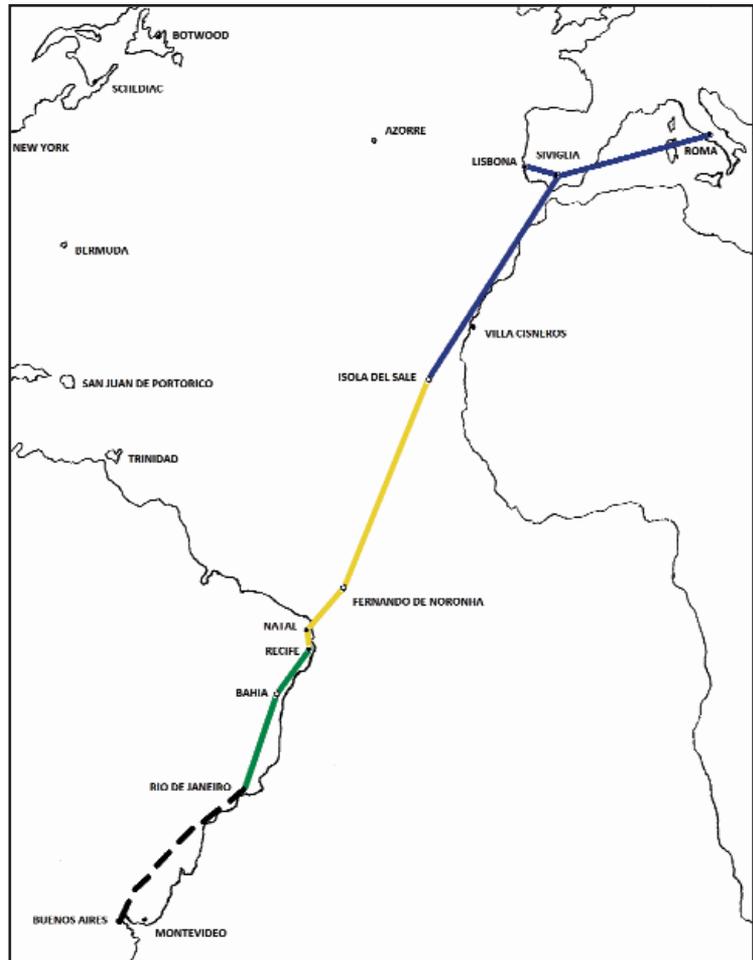


Fig.3 - I tre settori della linea: in blu quello europeo-africano, in giallo quello atlantico, in verde quello americano. In tratteggio il prolungamento a Buenos Aires (dal luglio 1941).

Buenos Aires e quindi recapitata con alcuni giorni di ritardo al destinatario), il servizio offerto dalla LATI, seppur costoso in termini di tariffe applicate, garantiva solitamente la consegna della posta entro i dieci giorni dalla data di impostazione.



Fig.4 - Lettera ordinaria da Milano (p. 9.3.40) a Rio de Janeiro (a. 20.3.40), via Roma. Affrancatura: 11,00 lire, come da tariffa per il Brasile (superficie 20 gr 1,25 lire + sovrattassa aerea 5 gr 9,75 lire). Come si vede la lettera è stata avviata erroneamente prima a Buenos Aires (a. 18.3.40) e successivamente a Rio de Janeiro (a. 20.3.40).

Ciò appare verosimile, se si considerano i tempi di percorrenza standard dell' SM.83 sulle diverse tratte:

- Roma-Siviglia	1.808 km	5,5 ore
- Siviglia-Lisbona-Siviglia	600 km	3 ore
- Siviglia-Villa Cisneros	1.800 km	5 ore
- Villa Cisneros-Isola del Sale	1.100 km	3,5 ore
- Isola del Sale-Recife	3.080 km	9 ore
- Recife-Rio de Janeiro	1.900 km	6 ore

La copertura del percorso era effettuata a staffetta. La posta confluiva a Roma il mercoledì e veniva inviata con apposito automezzo all'aeroporto di Roma-Guidonia (il più adatto per i previsti decolli con sovraccarico degli SM.83), dove veniva caricata su un apparecchio che partiva il giovedì e che in giornata la trasportava al primo scalo di Siviglia. Le partenze avvenivano di notte, alle prime ore del giorno, in modo da giungere sull'Atlantico ancora con la luce del giorno.

A Siviglia tutta la posta per il Sudamerica veniva consegnata a un secondo apparecchio, che proseguiva fino a Villa Cisneros, dove aveva termine la prima giornata di volo. Intanto, l'apparecchio arrivato a Siviglia, dopo una breve sosta, decollava alla volta di Lisbona, dove atterrava all'aeroporto di Cintra per poi ritornare immediatamente a Siviglia. Il venerdì l'apparecchio giunto a Villa Cisneros - uno scalo prevalentemente tecnico (da qui discende la rarità della posta per tale destinazione), prima di lasciare la costa africana - ripartiva per l'Isola del Sale, la base dove sostavano gli aerei adibiti al settore atlantico che venivano minuziosamente controllati.

Nello stesso giorno avveniva la partenza dell'apparecchio del settore americano che compiva il tratto Rio de Janeiro-Fernando de Noronha. All'alba del sabato i due apparecchi atlantici effettuavano la traversata oceanica della durata di 8-10 ore nei due sensi, uno alla volta dell'Isola del Sale e l'altro diretto a Recife. La domenica, infine, mentre l'apparecchio del settore americano compiva il tratto Recife-Rio de Janeiro, un apparecchio del settore europeo-africano compiva il tratto Isola del Sale-Villa Cisneros-Siviglia, dove consegnava la posta a un altro apparecchio dello stesso settore che proseguiva per Roma, mentre quello proveniente dall'Isola del Sale proseguiva nella stessa giornata fino a Lisbona.

Veniamo dunque alla posta. L'ordine con il quale si è scelto di illustrare la corrispondenza del servizio postale regolare rispetta tendenzialmente il grado di rarità della stessa, iniziando dai paesi - come la Germania e l'Italia per la posta verso Sud e l'Argentina e il Brasile per la posta verso Nord - dai

quali la posta inviata può considerarsi più comune, passando con gradualità ai paesi da cui può considerarsi meno comune, se non addirittura rara. Naturalmente, questa ripartizione non tiene conto dell'importanza che, sempre in termini di rarità, può avere il paese di destinazione della missiva.

Per l'Italia vi sono poi da considerare alcune eccezioni, quali le corrispondenze dalle Colonie e dal Vaticano, che sono assai rare.

A tale riguardo, per un'analisi più approfondita, si rimanda alla tabella che verrà pubblicata alla fine dello studio, con la quale si è cercato di determinare, con buona approssimazione, un indice di rarità per ciascuna corrispondenza, sulla base del paese di origine e di destinazione. Tale criterio di classificazione ha il limite di non considerare il tipo di oggetto postale trasportato, le modalità di avviamento postale e il valore dell'affrancatura, ma è evidente che in certi casi una valutazione accurata non può che essere fatta in modo specifico, in funzione dell'oggetto postale da valutare.

## Note

- (1) Come si evince dal noto studio di Richard Beith, "The Italian South Atlantic Air Mail Service 1939-1941", pubblicato nel 1993, che a sua volta riprende i dati statistici pubblicati da Renato Vigliar nel suo studio del 1979 dedicato alla linea italiana, con le sue 211 traversate la LATI trasportò 1.784 passeggeri, 120.808 kg di posta e 143.414 kg di merci.
- (2) Sulle vicende che hanno accompagnato il volo inaugurale vedi anche: Romano Bini, "La linea Roma-Rio de Janeiro della LATI: una cronaca inedita", in "Aida Flash", n.52, dicembre 1988; Fernando Corsari, "Da Roma al Sud America con la L.A.T.I.", in "Il Collezionista", n.1, gennaio 1989; Samuel Pezzillo, "The South American Service of LATI", in "The Airpost Journal", American Air Mail Society, n.1, gennaio 1990; Alfredo Bessone, "Timbri postali e cachets speciali Latì per i primi voli della compagnia in Sud America", in "Aida Flash", n.124, marzo 2009; Lino Lensi, "Il controverso avviamento di un dispaccio postale dal Sud America", in "Aida Flash", n.124, marzo 2009; Flavio Riccitelli, "Gli aerei e il percorso della Linea Roma-Rio de Janeiro", in "Aida Flash", n.125, giugno 2009; Lino Lensi, "In merito al «Controverso avviamento di un dispaccio postale dal Sud America»", in "Aida Flash", n.125, giugno 2009.
- (3) Come riportato da Renato Vigliar nel suo studio del 1979, "Linee Aeree Transcontinentali Italiane - dicembre 1939-1979", si trattava della 108ª traversata del 15 gennaio 1941 dell'aeromobile SM.75 (I-BAYR) che, partito da Natal, dopo 4 ore di volo non dette più notizie e non rientrò alla base. Le cause probabili, dato che non ci furono superstiti né si trovarono i rottami dell'aereo, sono state attribuite a un carico eccessivo. Diversi quintali in più del consentito, principalmente "mica" e diamanti grezzi, materiali molto richiesti per la guerra. Sull'apparecchio vi erano due equipaggi, quello del Com.te Ferioli (2º pilota Baratelli, marconista Cubeddu, motorista Pinelli) e quello del Com.te Baldini (2º pilota Bezzi, marconista Fertonomi, motorista Bagnini), nonché gli ingegneri Cartoni e Scarcellini che rientravano all'Isola del Sale, oltre a due passeggeri.
- (4) Precisamente, per la Deutsche Lufthansa l'ultimo volo verso il Brasile fu quello del 24 agosto 1939 da Francoforte (L.481, idrovolante Dornier Do-26 D-D-AWDS "Seefalke", nel tratto da Bathurst a Natal), mentre dal Brasile fu quello del 25 agosto 1939 da Natal (L.480, idrovolante Blohm & Voss Ha-139 D-AJEY "Nordwind", che dopo 3,45 ore di volo per un problema fu costretto a far ritorno a Natal e il volo venne rinviato al 27 agosto ed effettuato dallo stesso Do-26 "Seefalke" fino Las Palmas). Per l'Air France, invece, le ultime traversate vennero effettuate il 25 giugno 1940 nel tratto Dakar-Natal e il 2 luglio 1940 nel tratto Natal-Dakar. Entrambe dal Farman 2200 F-AQCX "Ville de Natal", al comando del capitano Marcel Reine.

(continua)