

Brindisi-Valona: nel 1917 il primo servizio regolare italiano di Posta Aerea

di Gianfranco Perri

Con il XX Secolo iniziò nel mondo l'epopea dell'aviazione: in America il 17 dicembre 1903 su una spiaggia del Nord Carolina, i fratelli Wright compivano il primo volo a motore; in Europa il primo volo lo effettuò, il 23 ottobre 1906 vicino Parigi, il brasiliano Alberto Santos-Dumont; in Italia, il francese Léon Delagrange decollò dalla piazza d'armi a Roma il 24 maggio 1908.

Il conflitto italo-turco iniziato il 29 settembre 1911 fu un banco di prova per la nascente industria aeronautica e il primo impiego militare dell'aereo al mondo ci fu il 23 ottobre 1911, quando il comandante della 1ª Flottiglia aeroplani, capitano Carlo Piazza, effettuò un volo di ricognizione sullo schieramento nemico. Il primo bombardamento aereo avvenne per opera del sottotenente Giulio Gavotti, che il 1° novembre 1911 lanciò tre bombe sull'accampamento turco di Ain Zara e una sull'oasi di Tripoli. I risultati militari non furono eclatanti, ma quelle prime azioni italiane furono notate con interesse e furono studiate dai principali eserciti del mondo, che iniziarono a dotarsi di aerei da ricognizione e da bombardamento prima, e da caccia dopo.

La produzione aeronautica in tutto il mondo quindi – manifestazioni “pseudo sportive” a parte – si orientò decisamente sul settore militare, ben prima che qualcuno cominciasse a pensare ad un suo possibile sviluppo civile per il trasporto aereo di cose e di persone. E con lo scoppio della grande guerra, l'impulso tecnico ed economico che ricevette l'industria bellica dell'aria fu enorme. In Italia, questi i nomi più noti della fiorente industria aeronautica: Pomilio, Caproni, Macchi, Savoia, Ansaldo, SIAI, SIT, SIA, SAMI. Inoltre, e forse inaspettatamente, fu proprio nel mezzo – ed in parte a causa – della guerra che doveva emergere e svilupparsi un altro impiego fondamentale dell'aviazione, un impiego però in assenza civile: quello postale, cioè del servizio regolare di “posta aerea”.

«...Le truppe, contadini, agricoltori, operai e proletari, inviate al fronte potevano sopportare ogni privazione, ogni condizione ambientale di grande rigidità, nonché il pericolo nudo e crudo della morte in battaglia. Ma non potevano sopportare lo sradicamento improvviso e totale dalla propria famiglia, dal proprio sistema di riferimento sociale, dal proprio mondo. Mantenere i collegamenti con questo noto, rassicurante e tradizionale sistema di valori era condizione imprescindibile per la saldezza prima di tutto morale ed emotiva del soldato al fronte. Lo stesso valeva per i quadri di sottufficiali più anziani e ufficiali inferiori più giovani, esponenti di sistemi di valori e di mondi di riferimento diversi, quali la piccola borghesia, borghesia emergente o affermata, intellettuali, piccola aristocrazia, ma con cui ugualmente il contatto rimaneva condizione del tutto necessaria. Né la necessità era avulsa anche agli ufficiali superiori...

All'epoca, queste necessità comunicazionali si soddisfacevano con il servizio postale, principale mezzo economico per le comunicazioni a distanza, che in Italia era diffuso capillarmente in tutto il regno: utilizzava i vari mezzi di trasporto disponibili, tra cui primeggiava il treno, ed era molto usato dall'intera popolazione...

Le alte gerarchie militari pertanto, avevano ben presente l'importanza e l'indispensabilità di garantire a tutti gli arruolati un servizio postale efficiente, senza trascurare gli aspetti della sicurezza e della logistica nei pressi dei fronti di guerra. Però, il problema non era certo di facile soluzione: sia per l'aumento straordinario dei dispacci, tra militari e tra militari e civili, sia per la penuria dei mezzi di trasporto, i ferroviari e gli altri tradizionali per via terra e per mare, destinati prioritariamente alle esigenze militari. In questa situazione, qualcuno cominciò a pensare anche al mezzo aereo...» [“Guerra posta e nuove tecnologie” di Bruno Crevato-Selvaggi, 2017]

Il 9 aprile 1917 il ministro delle poste Luigi Fera, firmò il seguente decreto: [...] Ritenuta la necessità di iniziare gli studi per l'istituzione del trasporto della corrispondenza con i mezzi della locomozione aerea; riconosciuta l'opportunità di procedere all'esame delle varie proposte pervenute in proposito all'Amministrazione postale; decreta la nomina di una Commissione di persone tecniche competenti, con l'incarico di esaminare tutte le proposte pervenute al Ministero delle Poste e Telegrafi per l'attuazione della “posta aerea” e di riferirne al Ministro [...] La Commissione fu presieduta dal fisico e senatore Augusto Righi. Nella sua relazione, la commissione sostenne la possibilità di mettere in atto il servizio con aeroplani su lunghi percorsi, suggerendo di iniziare esperimenti, sia sorvolando la terraferma e sia volando con idrovolanti sul mare.

Un primo esperimento fu realizzato a fine maggio sulla rotta Torino-Roma-Torino: il 22 maggio il tenente Mario De Bernardi pilotò l'aereo Pomilio PC1, un velivolo da ricognizione armato che la società torinese dell'ingegnere Ottorino Pomilio aveva iniziato a costruire nello stesso 1917 e ne aveva consegnato in febbraio i primi esemplari all'Esercito. Decollato alle 11:20 atterrò a Roma alle 15:23 dopo aver percorso 600 km alla

media di 160 km orari. All'arrivo però, una raffica di vento inclinò l'aereo, l'ala sinistra toccò terra e il carrello e l'elica andarono in pezzi. Il pilota rimase incolume, ma l'incidente implicò la posticipazione di cinque giorni del volo di ritorno, che finalmente si compì il 27 con 61 chili di posta. L'esperimento poi, non ebbe seguito.

A Sud, fin da prima dell'entrata in guerra, durante il periodo della neutralità, al fine di risguardare i propri interessi strategici nel basso Adriatico e con l'esercito austriaco già insediato a Scutari e Durazzo, il 25 dicembre 1914 l'Italia aveva occupato Valona e poi, dopo l'entrata in guerra, per le truppe italiane e quelle austriache tutta l'Albania divenne un importante e strategico fronte di guerra e al contempo le acque dell'Adriatico meridionale divennero teatro di scontri marini e sottomarini che le resero estremamente pericolose al traffico.

L'Italia aveva inviato a Valona il Corpo speciale d'Albania, che il 20 marzo 1916 divenne XVI Corpo d'Armata agli ordini del generale Settimio Piacentini, e oltre ai tanti militari nell'area vi erano anche numerosi altri italiani, civili superstiti della colonia d'anteguerra. Il collegamento del XVI Corpo con l'Italia, nonostante i pericolosi sottomarini nemici operassero attivamente, era assicurato da navi che percorrevano il canale fra Brindisi e Valona sotto una costante protezione aerea. In quelle acque infatti, operavano varie squadriglie d'idrovolanti FBA Tipo H: idroscopatori biplano a scafo centrale sviluppati dall'azienda anglofrancese Franco British Aviation e prodotti in buon numero anche in Italia dalla SIAI, Società Idrovolanti Alta Italia.

Quelle squadriglie di idrovolanti collaboravano a mantenere lo strategico sbarramento del canale d'Otranto a tutti i mezzi austro tedeschi, scortavano le unità navali dell'Intesa e partecipavano alle missioni offensive dirette alle basi austriache di Cattaro, di Durazzo, nonché dell'interno dei vari territori balcanici. Molte avevano la loro base nel porto di Brindisi, nell'Idroscalo Militare di Brindisi che era sorto nel 1916: c'era la 255ª squadriglia comandata dal sottotenente di Vascello Orazio Pierozzi con il guardiamarina Umberto Maddalena poi comandante della 262ª, c'era Francesco De Pinedo poi comandante della 256ª e dell'intero Gruppo squadriglie, e c'erano anche le squadriglie 257ª che apparteneva all'Esercito e 258ª che apparteneva alla Regia Marina, imbarcata quest'ultima sulla Regia nave Europa che, eliminando un albero e altre sovrastrutture, aveva ricavato due hangars a poppa e a prua, ognuno capace di alloggiare quattro aerei.

A queste ultime due squadriglie – la 257ª e la 258ª – furono poi assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea. Il 5 giugno 1917 fu emesso il seguente comunicato: [...] Col giorno 2 corrente è stato istituito un servizio regolare di posta aerea fatto da idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona, e viceversa: per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private “espresso” e per telegrammi privati nel solo caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina. Dette corrispondenze dovranno tutte portare sulla busta l'indicazione “per posta aerea” [...]

Quel servizio postale quindi, pur senza rivestire carattere universale, fu comunque il primo in Italia ad essere ufficialmente istituito come “servizio regolare di posta aerea” riservato, per ragioni d'ingombro e di priorità, ad alcune corrispondenze urgenti, militari e civili, escludendo per ragioni di sicurezza quelle classificate. Le squadriglie idrovolanti militari cui era affidato, del resto, continuavano ad essere impegnate nel pattugliamento e nelle altre missioni belliche non potendo pertanto dedicare troppe energie a quel nuovo servizio.

Vennero effettuati voli d'andata e ritorno i giorni 3, 6, 9, 11 e 12 giugno, e ciascuna tratta durava da una a due ore dipendendo dalle condizioni meteorologiche e di sicurezza. Poi, il 17 giugno, il Comando del XVI Corpo d'Armata comunicò la sospensione “fino a nuovo avviso” del servizio regolare di posta aerea Brindisi-Valona, mantenendolo soltanto per i casi urgenti o d'interruzione del cavo sottomarino. Il servizio regolare non riprese più: il Comando optò per non continuare a distrarre le squadriglie dal servizio di pattugliamento e il cavo telegrafico sottomarino continuò a funzionare sufficientemente bene per le necessità comunicazionali urgenti.

Quasi contemporaneamente, anche se in leggero ritardo rispetto al servizio avviato tra Brindisi e Valona, si organizzò un servizio regolare di posta aerea anche tra Roma e Cagliari (Civitavecchia-Terranova Pausania). La Regia Marina infatti, aveva organizzato due squadriglie d'idrovolanti FBA anche nel Mar Tirreno per la protezione dei collegamenti marittimi con la Sardegna e così, due sezioni vennero dedicate al servizio postale aereo, composte ciascuna da due idrovolanti: la 10ª Sezione della 278ª squadriglia da ricognizione per il servizio Sardegna-Continente, la 9ª Sezione della 272ª squadriglia per il servizio opposto. L'inaugurazione ufficiale di quel servizio postale aereo avvenne il 27 giugno 1917 e il servizio, non giornaliero, durò sino al 28 ottobre 1917, quando fu sospeso per le condizioni meteorologiche divenute avverse: erano state effettuate 25 traversate e trasportati 2.344 chili di posta. Il servizio riprese l'anno seguente, l'11 maggio con un servizio regolare fino a giugno 1918, poi anch'esso divenuto sporadico.

Nonostante gli entusiasmi suscitati da quelle primissime esperienze – “Oso dire oggi che la posta aerea, più che il pioniere dei trasporti aerei futuri in generale sarà la posta dell’avvenire. La velocità, la moderazione del peso, l’indipendenza del veicolo dal tracciato della via, si sposano alle caratteristiche proprie dell’aeronavigazione” [Torquato Carlo Giannini, direttore della ‘*Rivista delle Comunicazioni*’, 1917] – nell’ottobre 1917 tutto si arrestò, e per il restante periodo della guerra in Italia non si parlò più di posta aerea. Caporetto e la nuova situazione politico-militare italiana avevano evidentemente raffreddato gli entusiasmi e le iniziative.

La guerra finalmente volse al termine e l’Italia nonostante la vittoria entrò in un periodo di grandi tensioni politiche e sociali che per nulla favorirono la ripresa economica e tanto meno quella industriale relegando l’imprenditorialità, e così per l’aeronautica fu come se in Italia la guerra ne fosse stata l’unico fattore propulsivo.

Bisognò attendere un intero lustro prima che, con l’instaurazione di un nuovo governo stabile, si tornasse a considerare di grande interesse nazionale tutto il mondo dell’aeronautica che ricevette un nuovo forte impulso, sia nel campo militare – il 28 marzo 1923 fu fondata la Regia Aeronautica Militare che ricevette in consegna da Esercito e Marina tutti i velivoli, i campi aeronautici terrestri e gli idroscali, nonché gran parte del personale militare, presto integrato da nuovi arruolamenti – e sia nel campo civile e imprenditoriale. Nel 1924 venne creato il Ministero delle comunicazioni, accorpando poste, ferrovie e marina mercantile e nell’agosto 1925 il Commissariato per l’Aeronautica, che era stato costituito nel gennaio 1923, fu elevato a Ministero.

Il servizio regolare di posta aerea divenne di fatto una componente intrinseca all’aviazione civile e il suo sviluppo e la sua diffusione in Italia, come nel resto del mondo, andarono di pari passo con l’apertura delle linee aeree commerciali. Il 1° aprile 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale italiana per la tratta: Torino-Pavia-Venezia-Trieste, gestita dalla SISA con idrovolanti. E il 1° agosto di quello stesso anno 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale internazionale: la Brindisi-Atene-Costantinopoli, gestita dall’Aereo Espresso Italiana AEI con idrovolanti di base all’idroscalo di Brindisi e il volo inaugurale fu pilotato dal maggiore Umberto Maddalena su un Savoia Marchetti S-55 C. Nel 1927 la AEI aggiunse la linea Brindisi-Atene-Rodi mentre la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara. Nel 1928 la Società Aerea Mediterranea SAM, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S59: e già... proprio quella stessa rotta aerea che tra Brindisi e Valona nel giugno 1917 era stata la prima in Italia a coprire un “servizio regolare di posta aerea”.



**Lettera espresso da Valona dell’11 giugno 1917 trasportata per via aerea a Brindisi e poi a Roma
- si noti sopra i francobolli il bollo lineare VALONA POSTA AEREA -**

Brindisi-Valona nel 1917 il primo servizio regolare di Posta aerea

Gli idrovolanti della Regia Marina trasportavano corrispondenze urgenti

di Gianfranco Perri

Con il XX Secolo iniziò nel mondo l'epopea dell'aviazione: in America il 17 dicembre 1903 su una spiaggia del Nord Carolina, i fratelli Wright compivano il primo volo a motore; in Europa il primo volo lo effettuò, il 23 ottobre 1906 vicino Parigi, il brasiliano Alberto Santos-Dumont; in Italia, il francese Léon Delagrangé decollò dalla piazza d'armi a Roma il 24 maggio 1908.

Il conflitto italo-turco iniziato il 29 settembre 1911 fu un banco di prova per la nascente industria aeronautica e il primo impiego militare dell'aereo al mondo ci fu il 23 ottobre 1911, quando il comandante della 1ª Flottiglia aeroplani, capitano Carlo Piazza, effettuò un volo di ricognizione sullo schieramento nemico. Il primo bombardamento aereo avvenne per opera del sottotenente Giulio Gavotti, che il 1º novembre 1911 lanciò tre bombe sull'accampamento turco di Ain Zara e una sull'oasi di Tripoli. I risultati militari non furono eclatanti, ma quelle prime azioni italiane furono notate con interesse e furono studiate dai principali eserciti del mondo, che iniziarono a dotarsi di aerei da ricognizione e da bombardamento prima, e da caccia dopo.

La produzione aeronautica in tutto il mondo quindi – manifestazioni “pseudo sportive” a parte – si orientò decisamente sul settore militare, ben prima che qualcuno cominciasse a pensare ad un suo possibile sviluppo civile per il trasporto aereo di cose e di persone. E con lo scoppio della grande guerra, l'impulso tecnico ed economico che ricevette l'industria bellica dell'aria fu enorme. In Italia, questi i nomi più noti della fiorente industria aeronautica: Pomilio, Caproni, Macchi, Savoia, Ansaldo, SIAI, SIT, SIA, SAMI. Inoltre, e forse inaspettatamente, fu proprio nel mezzo – ed in parte a causa – della guerra che doveva emergere e svilupparsi un altro impiego fondamentale dell'aviazione, un impiego però in essenza civile: quello postale, cioè del servizio regolare

di “posta aerea”.

«...Le truppe, contadini, agricoltori, operai e proletari, inviate al fronte potevano sopportare ogni privazione, ogni condizione ambientale di grande rigidità, nonché il pericolo nudo e crudo della morte in battaglia. Ma non potevano sopportare lo sradicamento improvviso e totale dalla propria famiglia, dal proprio sistema di riferimento sociale, dal proprio mondo. Mantenere i collegamenti con questo noto, rassicurante e tradizionale sistema di valori era condizione imprescindibile per la saldezza prima di tutto morale ed emotiva del soldato al fronte. Lo stesso valeva per i quadri di sottufficiali più anziani e ufficiali inferiori più giovani, esponenti di sistemi di valori e di mondi di riferimento diversi, quali la piccola borghesia, borghesia emergente o affermata, intellettuali, piccola aristocrazia, ma con cui ugualmente il contatto rimaneva condizione del tutto necessaria. Né la necessità era avulsa anche agli ufficiali superiori...

All'epoca, queste necessità comunicazionali si soddisfacevano con il servizio postale, principale mezzo economico per le comunicazioni a distanza, che in Italia era diffuso capillarmente in tutto il regno: utilizzava i vari mezzi di trasporto disponibili, tra cui primeggiava il treno, ed era molto usato dall'intera popolazione... Le alte gerarchie militari pertanto, avevano ben presente l'importanza e l'indispensabilità di garantire a tutti gli arruolati un servizio postale efficiente, senza trascurare gli aspetti della sicurezza e della logistica nei pressi dei fronti di guerra. Però, il problema non era certo di facile soluzione: sia per l'aumento straordinario dei dispacci, tra militari e tra militari e civili, sia per la penuria dei mezzi di trasporto, i ferroviari e gli altri tradizionali per via terra e per mare, destinati prioritariamente alle esigenze militari. In questa situazione, qualcuno cominciò a pensare anche al mezzo aereo...» [“Guerra posta e nuove tecnologie” di Bruno Crevato-Selvaggi, 2017]

Il 9 aprile 1917 il ministro delle poste Luigi Fera, firmò il se-





LE IMMAGINI Idrovolanti FBA Tipo H della Regia Marina Italiana – Costa Guacina BR 1916

guente decreto: [...] Ritenuta la necessità di iniziare gli studi per l'istituzione del trasporto della corrispondenza con i mezzi della locomozione aerea; riconosciuta l'opportunità di procedere all'esame delle varie proposte pervenute in proposito all'Amministrazione postale; decreta la nomina di una Commissione di persone tecniche competenti, con l'incarico di esaminare tutte le proposte pervenute al Ministero delle Poste e Telegrafi per l'attuazione della "posta aerea" e di riferirne al Ministro [...] La Commissione fu presieduta dal fisico e senatore Augusto Righi. Nella sua relazione, la commissione sostenne la possibilità di mettere in atto il servizio con aeroplani su lunghi percorsi, suggerendo di iniziare esperimenti, sia sorvolando la terraferma e sia volando con idrovolanti sul mare.

Un primo esperimento fu realizzato a fine maggio sulla rotta Torino-Roma-Torino: il 22 maggio il tenente Mario De Bernardi pilotò l'aereo Pomelio PC1, un velivolo da ricognizione armato che la società torinese dell'ingegnere Ottorino Pomilio aveva iniziato a costruire nello stesso 1917 e ne aveva consegnato in febbraio i primi esemplari all'Esercito. Decollato alle 11:20 atterrò a Roma alle 15:23 dopo aver percorso 600 km alla media di 160 km orari. All'arrivo però, una raffica di vento inclinò l'aereo, l'ala sinistra toccò terra e il carrello e l'elica andarono in pezzi. Il pilota rimase incolume, ma l'incidente implicò la posticipazione di cinque giorni del volo di ritorno, che finalmente si compì il 27 con 61 chili di posta. L'esperimento poi, non ebbe seguito.

A Sud, fin da prima dell'entrata in guerra, durante il periodo della neutralità, al fine di risguardare i propri interessi strategici nel basso Adriatico e con l'esercito austriaco già insediato a Scutari e Durazzo, il 25 dicembre 1914 l'Italia aveva occupato Valona e

poi, dopo l'entrata in guerra, per le truppe italiane e quelle austriache tutta l'Albania divenne un importante e strategico fronte di guerra e al contempo le acque dell'Adriatico meridionale divennero teatro di scontri marini e sottomarini che le resero estremamente pericolose al traffico.

L'Italia aveva inviato a Valona il Corpo speciale d'Albania, che il 20 marzo 1916 divenne XVI Corpo d'Armata agli ordini del generale Settimio Piacentini, e oltre ai tanti militari nell'area vi erano anche numerosi altri italiani, civili superstiti della colonia d'anteguerra. Il collegamento del XVI Corpo con l'Italia, nonostante i pericolosi sottomarini nemici operassero attivamente, era assicurato da navi che percorrevano il canale fra Brindisi e Valona sotto una costante protezione aerea. In quelle acque infatti, operavano varie squadriglie d'idrovolanti FBA Tipo H: idroricognitori biplano a scafo centrale sviluppati dall'azienda anglofrancese Franco British Aviation e prodotti in buon numero anche in Italia dalla SIAI, Società Idrovolanti Alta Italia.

Quelle squadriglie di idrovolanti collaboravano a mantenere lo strategico sbarramento del canale d'Otranto a tutti i mezzi austro tedeschi, scortavano le unità navali dell'Intesa e partecipavano alle missioni offensive dirette alle basi austriache di Cattaro, di Durazzo, nonché dell'interno dei vari territori balcanici. Molte avevano la loro base nel porto di Brindisi, nell'Idroscalo Militare di Brindisi che era sorto nel 1916: c'era la 255^a squadriglia comandata dal sottotenente di Vascello Orazio Pierozzi con il guardiamarina Umberto Maddalena poi comandante della 262^a, c'era Francesco De Pinedo poi comandante della 256^a e dell'intero Gruppo squadriglie, e c'erano anche le squadriglie 257^a che apparteneva all'Esercito e 258^a che apparteneva alla Regia Marina, imbarcata quest'ultima sulla Regia nave Europa che, eliminando un albero e altre sovrastrutture, aveva ricavato due hangars a poppa e a prua, ognuno capace di alloggiare quattro aerei. >

A queste ultime due squadriglie – la 257^a e la 258^a – furono



poi assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI

LE IMMAGINI Idrovolante FBA Type H – L'unico esemplare ancora esistente in un museo del Belgio

Corpo d'Armata stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea. Il 5 giugno 1917 fu emesso il seguente comunicato: [...] Col giorno 2 corrente è stato istituito un servizio regolare di posta aerea fatto da idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona, e viceversa: per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private "espresso" e per telegrammi privati nel solo caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina. Dette corrispondenze dovranno tutte portare sulla busta l'indicazione "per posta aerea" [...]

Quel servizio postale quindi, pur senza rivestire carattere universale, fu comunque il primo in Italia ad essere ufficialmente istituito come "servizio regolare di posta aerea" riservato, per ragioni d'ingombro e di priorità, ad alcune corrispondenze urgenti, militari e civili, escludendo per ragioni di sicurezza quelle classificate. Le squadriglie idrovolanti militari cui era affidato, del resto, continuavano ad essere impegnate nel pattugliamento e nelle altre missioni belliche non potendo pertanto dedicare troppe energie a quel nuovo servizio.

Vennero effettuati voli d'andata e ritorno i giorni 3, 6, 9, 11 e 12 giugno, e ciascuna tratta durava da una a due ore dipendendo dalle condizioni metereologiche e di sicurezza. Poi, il 17 giugno, il Comando del XVI Corpo d'Armata comunicò la sospensione "fino a nuovo avviso" del servizio regolare di posta aerea Brindisi-Valona, mantenendolo soltanto per i casi urgenti o d'interruzione del cavo sottomarino. Il servizio regolare non riprese più: il Comando optò per non continuare a distrarre le squadriglie dal servizio di

pattugliamento e il cavo telegrafico sottomarino continuò a funzionare sufficientemente bene per le necessità comunicazionali urgenti.

Quasi contemporaneamente, anche se in leggero ritardo rispetto al servizio avviato tra Brindisi e Valona, si organizzò un servizio regolare di posta aerea anche tra Roma e Cagliari (Civitavecchia-Terranova Pausania). La Regia Marina infatti, aveva organizzato due squadriglie d'idrovolanti FBA anche nel Mar Tirreno per la protezione dei collegamenti marittimi con la Sardegna e così, due sezioni vennero dedicate al servizio postale aereo, composte ciascuna da due idrovolanti: la 10ª Sezione della 278ª squadriglia da ricognizione per il servizio Sardegna-Continente, la 9ª Sezione della 272ª squadriglia per il servizio opposto. L'inaugurazione ufficiale di quel servizio postale aereo avvenne il 27 giugno 1917 e il servizio, non giornaliero, durò sino al 28 ottobre 1917, quando fu sospeso per le condizioni meteorologiche divenute avverse: erano state effettuate 25 traversate e trasportati 2.344 chili di posta. Il servizio riprese l'anno seguente, l'11 maggio con un servizio regolare fino a giugno 1918, poi anch'esso divenuto sporadico.

Nonostante gli entusiasmi suscitati da quelle primissime esperienze – "Oso dire oggi che la posta aerea, più che il pioniere dei trasporti aerei futuri in generale sarà la posta dell'avvenire. La velocità, la moderazione del peso, l'indipendenza del veicolo dal tracciato della via, si sposano alle caratteristiche proprie dell'aeronavigazione" [Torquato Carlo Giannini, direttore della 'Rivista delle Comunicazioni', 1917] – nell'ottobre 1917 tutto si arrestò, e per il restante periodo della guerra in Italia non si parlò più di posta aerea. Caporetto e la nuova situazione politico-militare italiana avevano evidentemente raffreddato gli entusiasmi e le ini-



LE IMMAGINI Lettera espresso da Valona dell'11 giugno 1917 trasportata per via aerea a Brindisi e poi a Roma - si noti sopra i francobolli il bollo lineare VALONA POSTA AEREA

ziative.

La guerra finalmente volse al termine e l'Italia nonostante la vittoria entrò in un periodo di grandi tensioni politiche e sociali che per nulla favorirono la ripresa economica e tanto meno quella industriale relegando l'imprenditorialità, e così per l'aeronautica fu come se in Italia la guerra ne fosse stata l'unico fattore propulsivo.

Bisognò attendere un intero lustro prima che, con l'instaurazione di un nuovo governo stabile, si tornasse a considerare di grande interesse nazionale tutto il mondo dell'aeronautica che ricevette un nuovo forte impulso, sia nel campo militare - il 28 marzo 1923 fu fondata la Regia Aeronautica Militare che ricevette in consegna da Esercito e Marina tutti i velivoli, i campi aeronautici terrestri e gli idroscali, nonché gran parte del personale militare, presto integrato da nuovi arruolamenti - e sia nel campo civile e imprenditoriale. Nel 1924 venne creato il Ministero delle comunicazioni, accorpando poste, ferrovie e marina mercantile e nell'agosto 1925 il Commissariato per l'Aeronautica, che era stato costituito nel gennaio 1923, fu elevato a Ministero.

Il servizio regolare di posta aerea divenne di fatto una componente intrinseca all'aviazione civile e il suo sviluppo e la sua diffusione in Italia, come nel resto del mondo, andarono di pari passo con l'apertura delle linee aeree commerciali. Il 1° aprile 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale italiana per la tratta: Torino-Pavia-Venezia-Trieste, gestita dalla SISA con idrovolanti. E il 1° agosto di quello stesso anno 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale internazionale: la Brindisi-Atene-Costantinopoli, gestita dall'Aereo Espresso Italiana AEI con idrovolanti di base all'idroscalo di Brindisi e il volo inaugurale fu pilotato dal maggiore Umberto Maddalena su un Savoia Marchetti S-55 C. Nel 1927 la AEI aggiunse la linea Brindisi-Atene-Rodi mentre la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara. Nel 1928 la Società Aerea Mediterranea SAM, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S59: e già... proprio quella stessa rotta aerea che tra Brindisi e Valona nel giugno 1917 era stata la prima in Italia a coprire un "servizio regolare di posta aerea".

