

# NOTIZIARIO dell'AFI

N.8 - ottobre 2021

# ASSOCIAZIONE FILATELICA NUMISMATICA ITALIANA "Alberto Diena"

Fondata nel 1914

Casella Postale ROMA EUR n. 10802 - 00144 ROMA www.afi-roma.it

## NOTIZIARIO DELL'AFI

N.8 - ottobre 2021 (N. 46 dalla sua prima edizione)

Direttore Responsabile: Angelo Piermattei

## Redazione:

Rocco Cassandri, Antonello Cerruti, Gilda Gallerati, Franco Giannini, Emilio Simonazzi

Registrazione del Tribunale di Roma n. 21/2018 del 8.2.2018

Gli articoli vanno inviati alla Direzione: angelo.piermattei@gmail.com
Gli autori sono i soli responsabili di quanto riportato negli articoli pubblicati

La SEDE dell'A.F.I. è presso l'ex Circolo del Ministero delle Infrastrutture in Lungotevere Thaon di Revel, n. 3, 00196 Roma Le riunioni periodiche si tengono: la DOMENICA MATTINA dalle ore 8.30 alle 12.30



La quota associativa annuale all'AFI è di 30.00 €

versabili sul C/C 59467001, oppure con bonifico bancario

utilizzando il COD. IBAN: IT 70 N07601 03200 000059467001

intestati alla Associazione Filatelica Numismatica Italiana "A. Diena"

## **SOMMARIO**

L'EDITORIALE	Pag. 2
LA DIREZIONE GENERALE DELLE	4
POSTE A ROMA NEL 1877	
Clemente Fedele	
CORRISPONDENZA TRA EUROPA E	10
NORD AMERICA TRASPORTATA	
DALLA INMAN LINE NEGLI ANNI 1858/68	
Antonello Fumu	
STATI PARMENSI 1859 GOVERNO	17
PROVVISORIO (seconda parte)	
Bernardo Naddei	
UN ARTISTA DANNUNZIANO: GIUSEPPE	26
CELLINI DALLA SERIE FLOREALE A	
QUELLA PER DANTE ALIGHIERI	
Francesco Tetro	
LE IMPRESE DI ITALO BALBO (parte prima)	33
Massimo Russo	
IL PRIMO VOLO ITALIANO SENZA ELICA	47
Angelo Piermattei	
LE MARCHE DA BOLLO DEL VATICANO	59
Pierluigi Benedetti	
SIMBOLOGIE ORACOLARI DELFICHE NELLA	69
MONETAZIONE DI SICILIA E MAGNAGRECIA	
Franco Guillermo Mazzanti	
L'ATTIVITA' DELL'ASSOCIAZIONE	79

## L'EDITORIALE

Cari soci

Quando in aprile di quest'anno avevo riportato una sintesi del programma fortemente ridimensionato del CONVEGNO ROMANO AFI 2020 (NOTIZIARIO N.7), a causa dell'epidemia Covid-19, una reazione immediata mi ha portato a pensare che nel caso di un ritorno alla normalità nel 2021 sarebbe stato importante continuare a lavorare sulla commemorazione di quel biennio 1870-71, in cui dopo la breccia di Porta Pia si giunse nel 1871 al trasferimento della Capitale d'Italia da Firenze a Roma, (3 febbraio del 1871 n. 33) e il 27 novembre 1871 si avviò l'attività parlamentare di Montecitorio. In riferimento a quanto riportato il Consiglio Direttivo dell'AFI ha individuato nel 13-14 novembre 2021 la data per realizzare il CONVEGNO ROMANO AFI 2021 per i:

## 150 ANNI DI ROMA CAPITALE D'ITALIA



Nell'ultimo trentennio del XIX secolo, Roma, per assumere il ruolo di capitale d'Italia, subì tali stravolgimenti urbanistici che nessuna città europea aveva mai visto. Un periodo straordinario in cui dopo la breccia di Porta Pia la città dovette mobilitarsi per accogliere la nuova classe dirigente utilizzando edifici e palazzi requisiti al deposto Stato Pontificio. Questo significò pensare alla Corte, ai due

rami del Parlamento, alle Gerarchie Militari, ai Ministeri, quest'ultimi, allocati in edifici di prestigio soffrirono delle limitazioni degli ambienti preposti alle funzioni di direzione di uno stato moderno. La storia che vide la creazione del Ministero delle Poste e Telegrafi nel 1889 è una esemplare testimonianza di come la necessità di sviluppare moderni e più efficienti servizi pubblici portò a sperimentare nuove sinergie per superare innumerevoli difficoltà. Il risultato ottenuto per il Ministero delle Poste e Telegrafi, presso l'ex Convento dei Domenicani in Santa Maria sopra Minerva, vide l'ammodernamento di quegli ambienti che comunque continuarono a conservare un aspetto solenne dove si continuò a respirare un'atmosfera claustrale.

Nel 1871 venne avviato un processo di trasformazione che doveva portare Roma a divenire per la terza volta Capitale. L'avvio di numerose opere pubbliche come la sistemazione degli argini del fiume Tevere, la rete fognaria, la creazione di nuovi quartieri come i Prati di Castello, la realizzazione di ponti e la edificazione del monumento a Vittorio Emanuele II sono i maggiori testimoni di quei progetti. L'incontro culturale del CONVEGNO, previsto per il pomeriggio del 13 novembre 2021 prevede la presentazione di alcune relazioni:

## PRESENTAZIONE Gilda Gallerati INTRODUZIONE STORICA

Simona Lanzi

LA TRASFORMAZIONE ARCHITETTONICA DI ROMA

Consuelo Mastelloni

IL SERVIZIO POSTALE A ROMA DOPO IL 20 SETTEMBRE 1870 Angelo Piermattei e Luigi Ruggero Cataldi

L'ISTITUZIONE DEL MINISTERO DELLE POSTE E TELEGRAFI Giorgio Benvenuto

IL PASSAGGO DALLA MONETA PONTIFICIA A QUELLA ITALIA Carlo Pileri

MOSTRA DI DOCUMENTI POSTALI DOPO LA BRECCIA DI PORTA PIA Giordano Falciatori



L'Archivio di stato di Brescia conserva i carteggi del suo cittadino Giuseppe Zanardelli (1826-1903) uomo politico che sarà Presidente del Consiglio nel 1901 e che quando nel 1876 la sinistra andò al governo fu nominato ministro dei Lavori Pubblici. Dal suo dicastero allora dipendeva la Direzione Generale delle Poste (oltre a quella dei telegrafi) e questo spiega la presenza in questo archivio di documenti relativi al servizio. Curiose, e di particolare interesse a cavallo tra storia e psicologia, alcune lettere private e riservate del Direttore generale Giovanni Barbavara di Gravellona (1813-1896) scritte da Firenze (una in villeggiatura da Villareale presso Vigevano) al ministro a Roma tra 1876 e 1877, oggi facenti parte della cartella 192 del fondo Zanardelli (figura 1).





Figura 1. a) Il Direttore generale della Direzione Generale delle Poste Giovanni Barbavara di Gravellona;

b) Giuseppe Zanardelli Ministro dei Lavori Pubblici.

Questi foglietti palesano uno stile epistolare lontano da quello che potrebbe caratterizzare la dipendenza gerarchica, esistente tra i due, è molto più simile a una comunicazione tra amici stretti, magari per motivi di convenienza o viceversa di affinità elettive. Va tenuto in conto che mentre Zanardelli aveva origini modeste il Barbavara era di famiglia comitale.

Meriterebbe indagare grazie a epistolari come questo il ruolo dei sentimenti nel funzionamento della politica e delle amministrazioni statali. Anche se il mittente si firma "G. Barbavara" o col solo cognome, nelle lettere adotta formule di sottoscrizione finali come "Con amore", "Amami" oppure "Presente, ad assente ricordati che con cuore sono l'affezionatissimo tuo" espressive di un tipo di rapporti di particolare intensità espressiva, ed era forse ciò che legava tra loro uomini di varia estrazione combattenti per la causa Risorgimentale.

A Torino Barbavara aveva ricoperto l'incarico di segretario personale con tre ministri degli esteri del Regno di Sardegna, un dicastero allora competente anche sulle poste, e nel 1859 Cavour lo aveva nominato Direttore generale dell'amministrazione postale che guiderà con notevole solerzia nella fase di estensione del modello sabaudo a tutto il territorio italiano dopo la proclamazione del Regno.

Nel 1870 con la conquista di Roma, che diventa capitale nel 1871, lo Stato si trova a dover affrontare un nuovo piano di spostamento dei ministeri aggravato dalla mancanza in città di edifici idonei ad ospitare i servizi centrali e la moltitudine degli impiegati. La cosa richiederà tempo e ne fu coinvolta anche la Direzione Generale delle Poste Italiane che nel 1866 dopo il passaggio intermedio della capitale a Firenze era stata qui trasferita da Torino. Lo spostamento finale a Roma ebbe luogo a ottobre 1877 e la Direzione andò ad occupare spazi ricavati nel complesso conventuale di San Silvestro (figura 2) che lo Stato aveva confiscato destinandolo e ristrutturandolo per il Ministero dei lavori pubblici dove nel 1879 sarà collocato anche l'ufficio postale di Roma, trasferendolo tra piazza Montecitorio e piazza Colonna.



Figura 2. Cartolina di Piazza S. Silvestro: a sinistra la chiesa di San Silvestro in Capite e a destra il palazzo centrale delle Poste e Telegrafi che sostituì il complesso conventuale di S. Silvestro. Inaugurato nel 1879 ospitò il Ministero dei Lavori Pubblici con la Direzione Generale delle Poste e Telegrafi.

La lettera sulla quale qui ci si sofferma si riferiva appunto ai giorni di quell'ottobre in cui il trasloco stava per completarsi. Il ministro Zanardelli aveva chiesto a Barbavara se passando da Firenze poteva appoggiarsi a casa sua, magari solo a colazione, e questa era stata la risposta vergata su un bifoglio di piccolo formato (11,5x17,5) con intestazione litografica, Il Direttore generale delle Poste:

"Firenze 18 8bre 77

### Carissimo amico

ricevo la carissima tua di ieri, rispondo subito per dirti un bel <u>sono desolato</u>, che in casa mia non troveresti ora neppure un tavolo dove appoggiarsi, e quel di peggio con un cuoco in combustione perché da vero Fiorentino si risolve di mala voglia a lasciare Firenze; per aggiungere un <u>sono dolentissimo</u> mentre io stesso non sarà a Firenze, e qui vi è poco o nulla a fare avendo chiusa bottega, solo i vaglia, e le casse di risparmio continueranno il loro lavoro, ma questa è roba loro. Lunedì si comincia il movimento della amministrazione, io mi porrò di grazia in

viaggio per Roma Martedì, od al più tardi Mercoledì sera per assistere colà al collocamento de' miei impiegati; non è tempo di parole, è tempo di azione, e colla mia presenza non dubito che si farà, e non si parlerà. Al 23 sera ritorno a Firenze per vedere che si fa e vi è nel servizio mio, ed al 24 sera colla famiglia mi porto a Roma, così la terra promessa sarà conquistata, nuovo Mosè più fortunato del vecchio che non riuscì ad arrivarvi, e per conchiudere che sono soddisfattissimo della tua bella idea di passare una giornata in famiglia colla famiglia mia, mia moglie vi tiene, le mie figlie vi tengono, io vi tengo, e persino il mio Toscano Brucciapignatte ha il coraggio di tenervi per ricuperare il suo buon nome; a Roma dunque, e per ora fai il tuo viaggio in santa pace senza di me, fallo però presto che io pure ho un vivo desiderio d'abbracciarti; su questo punto non ho che una parola a dire che io da lunghi anni sono roba tua, e che io come roba tua tu non puoi, e non devi fare a mano di volermi bene, io non posso né voglio essere che interamente per te. Ora gli affari del nostro poco simpatico mestiere...".

Seguono appunto alcune questioni che a Zanardelli stavano a cuore ed erano la richiesta di aumento di compenso da parte del commesso postale di Gardone, il problema della localizzazione dell'ufficio postale presso i Bagni di Lucca e la risposta da fare a un memoriale ricevuto dal ministro che conteneva osservazioni critiche al testo della convenzione sottoscritta a Berna, temi ai quali si sarebbe data risposta dopo sistemati i servizi a Roma e aperto le casse con i documenti.

Sia pur limitato a meno di dieci messaggi, questo carteggio somministra spunti e informazioni anche per il collezionista visto che si parla con un certo qual orgoglio della macchina bollatrice messa a punto da un bravo artefice fiorentino (e molto meno costosa dei modelli proposti da ditte estere) e poi delle cartoline di stato e del loro scarso uso, della franchigia ai giornali, del rapporto con il parlamento e della necessità di non far troppo arrabbiare i leaders dell'opposizione. Non mancano le questioni del personale che cerca di fare pressione rivolgendosi ai deputati.

In altra lettera "privata" del 1° agosto 1876 in un momento di tagli al bilancio

arriva a manifestare il proprio sconforto, dopo tutto l'impegno profuso per trasformate un bilancio in deficit in una fonte di introiti erariali, chiudendo una lettera con le parole: "è meglio essere amministrato che amministratore".

Tornando al senso di questo breve intervento, e al tema dell'arrivo a Roma della Direzione Generale delle Poste a distanza di sette anni dalla presa di porta Pia, merita concludere parlando dell'Archivio centrale dello stato che nel fondo Direzione Generale delle Poste conserva diverse pratiche collegate all'arrivo del profeta postale nella "terra promessa" per dirla con le parole di Barbavara. Questa documentazione è segnalata nell'inventario manoscritto compilato dagli archivisti del Ministero delle Poste al momento del versamento del fondo all'Archivio Centrale dello Stato di Roma (figura 3) e nel 2014 oggetto di trascrizione ed edizione a stampa curata da Aldo Cecchi con titolo Direzione Generale delle Poste 1861-1878. Inventario del fondo, Prato Istituto di studi storici postali 2016 (452 pagine, 30 euro).

Esiste anche una versione online che permette di rintracciare le pratiche digitando l'argomento, la località o il nome di persona. Non si può non richiamare l'attenzione sul valore di questi documenti conservati all'Eur (figura 3), la più parte inediti, e sull'utilità che avrebbe studiarli per arricchire la storia postale nonché la storia dell'uso dei francobolli e delle timbrature del Regno





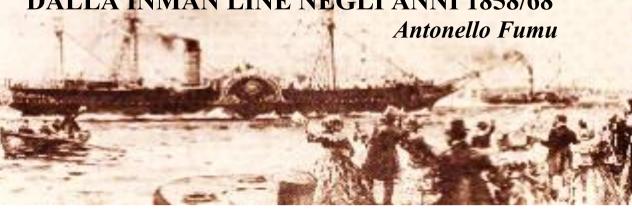
Figura 3. A sinistra l'immagine dalla Home page -ACS on-line- sito ufficiale Archivio Centrale dello Stato; acs.beniculturali.it. A destra il francobollo emesso nel 2003 per i 50 anni dell'Archivio Centrale dello Stato.

d'Italia. Il fondo non si limita al periodo 1861-1878 ma comprende altri documenti inventariati e consultabili senza problemi fino al 1890. Esiste inoltre una notevole mole di cartelle e fasci di pratiche che proseguono fino al 1914 però al momento priva di inventario. E' un piacere tutto romano raggiungere l'Archivio Centrale dello Stato e passarvi la mattinata nell'elegante e luminosa sala di studio dove la consultazione è facilitata dall'orario esteso di apertura e in più ora dal poter scattare fotografie senza limite con mezzi propri, anche se resta la possibilità di ordinare fotocopie e riproduzioni.

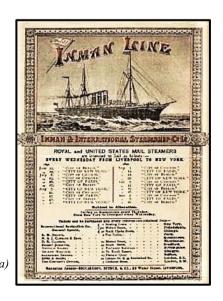
Una volta superata la fase Covid-19 perché non progettare ricerche in archivio, da svolgere personalmente ma anche coinvolgendo giovani? Abbiamo bisogno di nuove leve e di invertire una tradizione che considera la storia della filatelia e la storia postale disancorate dai documenti d'archivio il che, purtroppo, danneggia agli occhi del grande pubblico la credibilità della nostra materia e delle collezioni. Occorre riprendere la via tracciata da maestri come Diena o Gallenga che non hanno disdegnato di accomodarsi in sala di studio in archivio a sfogliare cartelle e studiare documenti.



## CORRISPONDENZA TRA EUROPA E NORD AMERICA TRASPORTATA DALLA INMAN LINE NEGLI ANNI 1858/68



"The Liverpool & Philadelphia Steam Ship Company", nota come la "Inman Line", (figura 1) venne costituita nel 1850 da William Inman, originario di Leicester a nord di Londra, che aveva conosciuto il mondo del trasporto marittimo lavorando quale impiegato di una compagnia di navigazione in Liverpool. Nel primo periodo la "Inman Line", i cui piroscafi battevano bandiera inglese, effettuava il trasporto di merci e, in terza classe, di passeggeri tra i porti di Liverpool e Filadelfia, con esclusione della posta.





b)

Figura 1. a) Manifesto con orari e giorni di partenza della: INMAN LINE; b) Cartolina pubblicitaria della INMAN LINE.

All'epoca, infatti, la "Cunard Line" aveva il contratto in esclusiva per il trasporto della posta in partenza dall'Inghilterra. Nella fase iniziale la Società stentò ad affermarsi colpita, fra l'altro, dal tragico naufragio del battello "City of Glasgow" che nel 1854 scomparve nell'oceano, dopo la partenza da Liverpool, con 480 passeggeri a bordo (figura 2).



Figura 2.
Cartolina riproducente la "City of Glasgow" che nel 1854 scomparve nell'oceano, dopo la partenza da Liverpool.

Nel gennaio del 1857 la società spostò da Filadelfia a New York il porto di sbarco modificando anche la denominazione in "The Liverpool, New York & Philadelfia Steamship Company" e l'anno successivo alla scadenza dei contratti delle linee della "Ocean" e "Havre" e al fallimento della "Collins" riuscì a subentrare, sia pure con contratti temporanei ma rinnovabili, negli accordi con la "U.S. Postmaster General". Questa situazione, che comunque prevedeva partenze e arrivi settimanali, si protrasse sino a dicembre 1867 quando la "Inman" ebbe un regolare contratto con le poste inglesi che la misero in grado, per molti anni, di competere alla pari con la "Cunard" e la "White Star line" sino a quando, nel 1886, in un periodo di forte depressione, la "Inman" venne alienata al suo più forte creditore, la "International Navigation Company". Illustro alcuni esempi di corrispondenza trasportata dalla Inman negli anni 1858/68. In figura 3 è riportato un fronte di lettera spedita il 6 marzo 1858 da Emdem (Regno di Hannover) a Baltimora affrancata per il porto interno di 1/15

di tallero, equivalente a 2 groschen. La lettera venne inviata all'Ufficio di scambio Prussia / Stati Uniti di Aquisgrana ove, con il timbro doppio cerchio



Figura 3. Lettera spedita il 6 marzo 1858 da Emdem (Regno di Hannover) a Baltimora, affrancata per il porto interno di 1/15 di tallero, giunse a New York il 30 marzo.

dell'8 marzo, venne annotato che il credito per gli Stati Uniti di 25 cents (pari a 11 groschen, annotati con matita rossa) era stato interamente soddisfatto in contanti. Inoltrata a Liverpool venne imbarcata sul vapore "City of Baltimore" della "Inman" con arrivo a New York il 30 successivo ove venne attestato che la tariffa di 30 cents era stata interamente pagata (Paid). Secondo la convenzione USA/Prussia del 1852, l'importo di 30 cents copriva per 5 cents il percorso all'interno della Prussia, 20 cents il transito in altri stati e, in particolare, quello marittimo e per 5 cents il porto interno USA.

In figura 4 è riportata una lettera spedita nel marzo 1866 da Copenhagen a Filadelfia affrancata per 55 skilling che corrispondeva al porto semplice per gli Stati Uniti con valigia "prussiana". Inoltrata via Lubecca sino all'ufficio di scambio di Aquisgrana, annullo rosso" Aachen 2/4 paid 23 cents" attestante che il porto a destino era stato interamente pagato, venne instradata via Belgio e Inghilterra ove venne annotato un credito di 1 scellino e 6 pence per il tratto marittimo per New York ove venne trasportata dal vapore dell' INMAN "City of New York". A seguire la lettera di figura 5 partita da Gibilterra del 23 novembre 1861 per New York, pagata a destino per 1 scellino e 2 pence. Inoltrata a Liverpool con il vapore della linea Alexandria-Southampton della "Peninsular &



Figura 4. Lettera spedita nel marzo 1866 da Copenhagen per Filadelfia affrancata per 55 skilling. Inoltrata via Lubecca, Belgio e Inghilterra giunse infine a New York.

Oriental", annullo in cartiglio "PAID LIVERPOOL SHIP DE 3 1861", venne imbarcata sul vapore della INMAN "City of Washington" in arrivo il successivo 20 dicembre a New York ove, allo sbarco, venne impresso il timbro circolare con data e un 5 (cent.) che attestava la tassa da pagare per il porto interno.



Figura 5. Lettera partita da Gibilterra del 23 novembre 1861 per New York. Inoltrata a Liverpool arrivò il successivo 20 dicembre a New York.

Dall'area del Mediterraneo proviene la lettera di figura 6, spedita il 24 maggio 1866 da Palermo per New York affrancata per 1,20 lire pagante il porto semplice a destino. Avviata via Napoli, Ostenda e Inghilterra a Queenstown, la lettera venne imbarcata il 1° giugno sul piroscafo della INMAN "Etna" in arrivo a New York il successivo 10 giugno. Per concludere, la figura 7 riporta il fronte di pacco spedito il 23 giugno 1868 da Bordeaux per L'Avana (Cuba) affrancato con una

striscia da 6 dell'80 cents di Napoleone per pagare 6 porti per un totale di 4,80 franchi sino allo sbarco a Cuba. Il pacco venne avviato a Liverpool ove il giorno successivo venne imbarcato sul piroscafo della INMAN "City of Boston" e poi



Figura 6. Lettera spedita il 24 maggio 1866 da Palermo per New York dove arrivò il successivo 10 giugno.

Figura 7. Il fronte di pacco spedito il 23 giugno 1868 da Bordeaux per L'Avana. Il pacco venne avviato a Liverpool e sbarcato a New York il 5 luglio successivamente con un vapore, via Nassau, giunse a Cuba.



sbarcato a New York il 5 luglio ove venne impresso il timbro di scambio e trasferito al vapore che, via Nassau (Bahamas), era diretto a Cuba. Allo sbarco il timbro di provenienza in cartella "NE" (Nord Europa) e la tassa di 6 reales per il porto interno.

### Bibliografia

F. Staff. "The Transatlantic mail" QUARTERMAN PUBLICATIONS, INC. LAWRENCE. MASSACHUSSETS. W. Hubbard e R.F. Winter. "North Atlantic mail sailings" US PHILATELIC CLASSIC SOCIETY INC. 1988.

## LASER INVEST CASA D'ASTE DAL 1983

Il tipo di filigrana sulla carta per i francobolli del Regno di Napoli emessi il 1° gennaio 1858 così come la loro fornitura venne definita nel contratto del 28 ottobre 1857 con la Cartiera di Vietri (SA) di Bonaventura Tajani (BT) e Francescantonio Fusco: 40 gigli racchiusi da un doppio riquadro contenente una linea sinusoidale interrotta ai quattro lati dalla leggenda "BOLLI POSTALI" e nell'angolo sinistro in basso il nomogramma BT, le iniziali del fornitore.

La cornice filigranata misurava circa 45x 25 cm² e le dimensioni del francobollo risultavano inferiore alle distanze tra i gigli, ciò comportava che alcuni degli esemplari non contenessero la filigrana, molto rari invece gli esemplari contenenti i margini esterni della filigrana. La stampa di 200 esemplari divisi in due gruppi di 100 occupava tutto il foglio. In figura è riportato l'intero foglio e una cornice rossa della posizione dell'esemplare qui presentato.





Quando si trattò di stampare il ½ Tornese "Trinacria", dalla seconda tavola di 200 coni del ½ Grana, sulla metà di destra della tavola (100 esemplari) fu apportata la correzione della lettera G (grano) in T (tornese) e per la stampa fu sufficiente metà del foglio originale. L'esemplare presentato come lotto N. 20 all'Asta Laser Invest del 26 settembre 2021 presenta due varietà: la carta sottile e parte della filigrana marginale di "BOLLI POSTALI" (Sassone n. 15ad). L'esemplare è fresco e ottimamente marginato di eccezionale interesse e rarità (è l'unica attualmente nota), è originale in perfette condizioni, è obliterato con timbro in cartella "ANNULLATO" ed è accompagnato dal certificato storico di G. Oliva (1952) e di G. Avanzo (2021).



via Londra, 14 \* 46047 Porto Mantovano(MN) tel. +39 0376.399.901 \* fax +39 0376.385.775 Show-Room: Galleria Unione, 5 \* 20123 Milano Tel. +39 02.8412.0035 eMail: info@laserinvest.com WWW.LASERINVEST.COM



La prima parte del presente articolo era terminata con la presentazione di alcune buste spedite dall'ex Ducato di Parma dove erano in uso i cinque francobolli emessi dal Governo Provvisorio e i francobolli sardi, questi ultimi utilizzati fino ad esaurimento della fornitura fatta arrivare "provvisoriamente" allo scadere della validità dei francobolli ducali. In questa seconda parte del lavoro si riportano alcune rare e interessanti lettere in tariffa sarda con francobolli sardi e del Governo Provvisorio di Parma (figure 1-18).



Figura 1. Lettera spedita da Parma, 28 ottobre 1859, diretta a Londra, affrancata per 60 cent fino a destino (tariffa lettera primo porto – 7,5 g - per la Gran Bretagna) con tre francobolli del Governo Provvisorio dell'ex Ducato di Parma – 1859, in coppia e un singolo da 20 cent azzurro – annullati con il bollo circolare con data di Parma. Al recto il bollo riquadrato PD e il bollo d'arrivo circolare in rosso LONDON PAID 20 NO.2.59.



Figura 2. Lettera spedita da Parma, 31 ottobre 1859, diretta a Piacenza (interno dell'ex Ducato), affrancata per 20 cent (tariffa sarda primo porto – 7,5 g) con due francobolli del G. P. – 1859, 10 cent bruno in coppia orizzontale, con l'esemplare di sinistra con la varietà "0" grasso. Al verso bollo d'arrivo Piacenza del 1° novembre.

Il 31 ottobre il nuovo Direttore generale delle Poste parmensi firma a Torino la "Convenzione fra le Amministrazioni postali di Sardegna, di Toscana, di Parma, di Modena e di Romagna" che prevede "uno scambio quotidiano di lettere, campioni, giornali e stampati d'ogni sorta" con tasse unificate che restano "dell'Amministrazione speditrice". La tassa delle lettere, che non varia se a pagarla è il destinatario, è di 20 cent ogni 10 g o frazione fino a 50 g (non più ogni 71/2 g); oltre il porto diventa ogni 50 g. Per l'estero cambiano tasse e porti e l'affrancatura è obbligatoria solo per alcuni Paesi d'oltremare.



Figura 3. Lettera da Parma, 29 novembre 1859, diretta a Parigi, affrancata per 50 cent fino a destino (tariffa lettera primo porto – 7,5 g - per la Francia) con due francobolli del G. P. – 1859, 10 cent bruno grigiastro e 40 cent vermiglio chiaro II composizione. Al recto doppio cerchio in rosso di entrata in Francia da Culoz e bollo in cartella PD; al verso bollo di arrivo Parigi 2 dicembre.



Figura 4. Frammento di lettera da Borgo S. Donnino, 31 ottobre 1859, affrancato con una striscia di quattro esemplari del francobollo del G. P. – 1859, 5 cent verde azzurro della I composizione – annullata con il doppio cerchio di Borgo S. Donnino.

Figura 5. Lettera da Parma 4 dicembre 1859, per Padova (Austria) e affrancata con 20 cent azzurro e 40 cent vermiglio. Al verso bolli di transito per Milano 5 dicembre, Padova 17 dicembre. Tariffa sarda un porto (fino a 10 g) per la "via di Svizzera" (insufficiente perché la lettera è doppio porto il "2" indica due porti sardi da 11 a 20 g). Dal 1° novembre è possibile spedire così per la "via di Svizzera", lettere franche nell'Impero austriaco pagando la tariffa di 60 cent ogni porto. La lettera, dopo Milano giunge a Desenzano Peschiera e tassata a destino 10 soldi, tariffa per un porto austriaco (entro 17,5 g) seconda distanza interna austriaca.





Figura 6. Lettera da Piacenza, 10 dicembre 1859, per Trieste (Austria) affrancata per 40 cent con tre francobolli del G. P. – 1859, coppia orizzontale del 10 cent bruno, con il secondo esemplare con lo "0" grasso, e 20 cent azzurro. Al verso bollo d'arrivo a Trieste, 12 dicembre. Tariffa doppio porto sardo fino al confine a Desenzano; in arrivo a Trieste, per qualche motivo, non viene indicata la tassazione di 15 Nkr (o di 30 Nkr se doppio porto austriaco).



Figura 7. Lettera completa di testo, spedita da Parma, 11 dicembre 1859, per Torino affrancata per 40 cent (tariffa per lettere doppio porto) con un francobollo del G. P. – 1859, 40 cent rosso brunastro, prima tiratura. Al verso il bollo di arrivo di Torino.



Figura 8. Lettera spedita da Parma,15 dicembre 1859, diretta a Londra, affrancata per L 1,20 (tariffa lettera doppio porto per la Gran Bretagna) affrancata con tre francobolli del G. P. – 1859, due esemplari del 40 cent rosso bruno I composizione, entrambi con la varietà "0" grasso e 40 cent rosso vermiglio, con la varietà "A" piccola nella parola "PARMENSI" e "T" di STATI tagliata. Al verso il bollo di transito, Torino 16 dicembre, sul fronte il bollo riquadrato PD e il bollo circolare rosso d'arrivo LONDON PAID 5D DE 21 /59. Massimo multiplo conosciuto.



Figura 9. Lettera spedita da Parma, 27 dicembre 1859, diretta ad un sottufficiale della Brigata Modena in quei giorni di stanza a Rimini (Romagna), affrancata per 10 cent (tariffa ridotta per corrispondenze dirette a militari e sottufficiali) con due francobolli del G. P. – 1859, coppia orizzontale 5 cent verde azzurro. Al verso bollo d'arrivo a Rimini, 29 dicembre. Due sole lettere conosciute con questa affrancatura.

Figura 10. Lettera spedita da Parma, 30 dicembre 1859, diretta a Genova, affrancata per 40 cent (tariffa lettera doppio porto) con un francobollo degli Stati Sardi – 1855, 40 cent rosso mattone. I francobolli di Sardegna sono in uso nei territori dell'ex Ducato dal 1° agosto 1859.





Figura 11. Lettera da Parma. 30 dicembre 1859, per Annonay (Francia) af-francata per 50 cent con due francobolli: Stati Sardi 1855. 40 cent rosso carminio Governo Provvisorio di Parma 1859, 10 cent bruno-grigiastro prima tiratura "0" grasso. Bollo PD e bollo doppio cerchio rosso, con data, di ingresso in Francia da Culoz. con l'annotazione Sardegne. Tra frammenti e lettere si conoscono in tutto una quindicina di pezzi affrancatura mista.

Figura 12. Lettera da Parma, 7 gennaio 1860, diretta a Parigi, affrancata per L 1 (tariffa lettera doppio porto per la Francia) con tre francobolli del G. P. – 1859, due esemplari del 40 cent vermiglio, il primo dei quali ha lo "0" grasso ed un 20 cent azzurro, tutti provenienti dalle rispettive seconde composizioni. Bollo riquadrato PD e bollo doppio cerchio rosso con data, usato sulle corrispondenze provenienti dal Regno Sardo entrate in Francia a Culoz. Al verso bollo di arrivo Parigi 10 gennaio 1860.





Figura 13. Lettera completa di testo spedita da Parma, 14 gennaio 1860, diretta a Padova (Veneto austriaco) affrancata per L 1,20 con tre francobolli del G. P. – 1859, 40 cent vermiglio chiaro, II composizione. Tariffa sarda di doppio porto – oltre i 10 g fino a 20 g - per la "via di Svizzera" franca a destino. La lettera fu scambiata a Desenzano / Peschiera e in arrivo è tassata per 10 soldi, tassa di un porto austriaco (fino a 17,5 g) per la 2° distanza interna austriaca. Massimo multiplo conosciuto.



Figura 14. Lettera primo porto sardo spedita da Fiorenzuola, 17 gennaio 1860 e diretta a Milano, affrancata per 20 cent con un francobollo del G. P. – 1859, 20 cent azzurro – annullato con il bollo a doppio cerchio di Fiorenzuola. Al verso il bollo d'arrivo Milano 19 gennaio.

Figura 15. Lettera da Parma. 21 gennaio 1860. per Parigi, affrancata fino a destino per 50 cent con tre francobolli del G. P. -1859, 40 cent vermiglio e coppia orizzontale del 5 cent verde azzurro, tariffa primo porto per la Francia. Al verso il bollo di transito Torino 22 gennaio e d'arrivo Parigi 24 gennaio. Bollo riquadrato PD e bollo doppio cerchio rosso SARDEGNE CULOZ 24 JANV 60. Due sole lettere con conosciute questa affrancatura.





Figura 16. Lettera primo porto sardo completa di testo da Parma, 21 gennaio 1860, per Torino affrancata per 20 cent con quattro francobolli del G. P. – 1859, due coppie orizzontali, un margine inferiore di foglio, del 5 cent verde azzurro, I composizione. Al verso bollo d'arrivo Torino 22 gennaio.



Figura 17. Lettera completa di testo, 28 gennaio 1860, diretta a Venezia (Veneto, austriaco) affrancata per 40 cent (tariffa sarda due porti, oltre i 10 g fino a 20 g) con un francobollo del G. P. – 1859, 40 cent vermiglio chiaro. A Venezia venne tassata per "10" soldi, tassa per un porto austriaco (17,5 g) seconda distanza interna austriaca. Al verso bollo di transito Milano 29 gennaio e d'arrivo Venezia 2 febbraio.



Figura 18. Lettera primo porto sardo da Fiorenzuola, 30 gennaio 1860, per Piacenza affrancata con quattro francobolli del G. P. – 1859, striscia di quattro del 5 cent verde giallo – annullati col timbro a doppio cerchio di Fiorenzuola. Al verso bollo d'arrivo del 31 gennaio.

L'emissione del Governo Provvisorio ha ufficialmente validità postale fino al 31 gennaio 1860 ma ne viene tollerato l'uso a tutto febbraio. Poiché dalla cessazione di validità i valori non sono più in vendita negli uffici postali, gli usi in questo mese sono possibili per le rimanenze in mano ai privati.

Dal 1° febbraio vengono ufficialmente ridistribuiti i francobolli del Regno di Sardegna, le cui tirature sono state notevolmente aumentate per le richieste anche da parte degli altri territori liberati. Agli inizi del 1860 si riscontrano affrancature miste con il 20 cent francese. Già dalla fine di giugno 1859 giungono a Parma e a Piacenza truppe francesi poiché Napoleone III teme un'eventuale annessione dell'ex Ducato al Regno di Sardegna. Rimangono sul territorio anche i primi mesi del 1860, a guerra finita. La moneta francese ha corso legale nei territori dell'ex Ducato come in Piemonte e ai francobolli francesi viene riconosciuta validità postale al pari di quelli sardi. Qualche militare francese, dotato ancora di francobolli francesi da 20 cent, li usa per scrivere a casa (figura 19) appoggiandosi agli uffici postali civili dei luoghi in cui è di stanza, con la normale tariffa della posta civile. Per integrare l'affrancatura utilizza i locali francobolli in uso, dando origine a rare affrancature miste con francobolli di Sardegna, di Francia o francobolli del Governo Provvisorio (figure 20-22). Nel periodo dal 30 dicembre 1859 al 4 aprile 1860 se ne conoscono sei: due con il 40 centesimi di Sardegna e quattro con francobolli del Governo Provvisorio.

Figura 19. Busta con decorazioni a secco ("valentina") spedita da Piacenza, gennaio 1860, diretta a Parigi, affrancata fino a destino per 60 cent con due francobolli – Francia 1853, 20 cent azzurro e G. P. dell'ex Ducato di Parma, 1859, 40 cent vermiglio chiaro – annullati sia con il bollo circolare a data di Piacenza sia con il bollo a tratti di Parigi. Al recto bollo P.D. Al verso bollo di transito a Torino, 31 gennaio, e quello d'arrivo a Parigi, 8 febbraio.





Figura 20. Lettera spedita da Piacenza, 31 gennaio 1860, diretta a Parigi, affrancata per 50 cent (tariffa lettera primo porto per la Francia) con tre francobolli – Francia, 1853, 20 cent e G. P. dell'ex Ducato di Parma, 1859, 10 cent bruno e 20 cent azzurro – annullati sia con il bollo circolare di Piacenza sia con il bollo a tratti di Parigi. Al verso bollo d'arrivo 3 febbraio. Ultimo giorno di validità dei francobolli del G. P.

Figura 21. Lettera doppio porto da Borgo San Donnino, 15 febbraio 1860, per Torino affrancata per 40 cent con due francobolli – 1859, due valori da 20 cent del G. P. – annullati col bollo doppio cerchio di Borgo San Donnino e fuori validità dal 1° febbraio.





Figura 22. Lettera da Piacenza, 4 aprile 1860, per la Francia affrancata per 60 cent con 20 cent di Francia e 40 cent di Sardegna. Al recto bollo P.D. e bollo rosso di Culoz. Al verso bollo di transito a Bologna 5 aprile e di arrivo Marines 7 aprile.

### Bibliografia:

Ducato di Parma e Governo Provvisorio – Raccolta di studi Vaccari 2007.

Storie di Parma per Posta, F. Filanci 2004

Francobolli e Storia postale. Trattato storico XIV Edizione Vaccari.

I rapporti postali del Regno L. V. con il Ducato di Parma 1815-1859, L. Carra, Vaccari Magazine 37.

Dagli Stati Preunitari al Regno d'Italia (1859 - 1862) – Storia Postale Vol. I e II, L. Sirotti.

# UN ARTISTA DANNUNZIANO: GIUSEPPE CELLINI DALLA SERIE FLOREALE A QUELLA PER DANTE ALIGHIERI

Francesco Tetro

Bisognerà attendere il 1901 perché il 'progetto' di una serie di francobolli venga affidato all'esterno dell'Officina Carte Valori e firmato da un artista estraneo al mondo della filatelia, ma non a quel mondo della grafica e dell'illustrazione, incaricato pertanto di fornire i bozzetti da affidare ad un incisore per la riduzione nel piccolo formato. Non si tratta evidentemente più di Giuseppe Ferraris (è sua la serie emessa nel marzo-ottobre del 1862 con l'effigie di Vittorio Emanuele II a rilievo entro cornice), di Leonard Charles Wyron (è sua la serie emessa il 1 dicembre del 1863-1865 con cifra ed effigie del Re) o di Francesco Matraire (è sua la serie emessa 11 febbraio e maggio del 1863 con l'effigie reale), nè di Lodovico Bigola (è sua la serie emessa il 15 agosto 1879 con l'effigie di Umberto I) e nemmeno di Enrico Repettati (suo è il disegno dello stemma reale della serie emessa il 1 agosto 1889), grafici questi che avevano dato, appunto, prova di sé fin dall'avvio delle emissioni di posta ordinaria del Regno d'Italia.

L'artista chiamato in causa è Giuseppe Cellini (Roma, 9.12.1855-29.4.1940) incaricato della prima serie di posta ordinaria del nuovo secolo e del Regno di Re Vittorio Emanuele III (figura 1), insediato il 29 luglio 1900 a seguito dell'attentato che costò la vita al padre Umberto I, serie i cui francobolli verranno emessi dal 1 luglio al 1 ottobre 1901 ed i cui bozzetti saranno tradotti in incisione da Alberto Repettati, figlio di Enrico che aveva diretto per vent'anni il reparto incisorio dell'Officina Carte Valori di Torino.

L'artista romano, figlio di Annibale, noto miniatore, calligrafo e pittore purista,









Figura 1. Serie floreale emessa nel 1901 in 11 valori, con Aquila Sabauda o effige di Vittorio Emanuele III con ornati vari. Esemplari stampati tipograficamente con filigrana corona e dentellati 14.

Allievo di Tommaso Minardi (Faenza, 4.12.1787 - Roma, 12.1.1871), risentì, soprattutto nel disegno e nel richiamo al passato quattrocentesco, della qualità grafica paterna, come ben si evince dagli anni Ottanta del XIX secolo dalla sua attività di decoratore e illustratore di libri in cui riesce a comunicare una tendenza letteraria che sarà una costante del suo lavoro (figura 2).





Figura 2. Grafica di Giuseppe Cellini.

Come non ricordare il progetto realizzato nel 1886 con Gabriele D'Annunzio dell'editio picta dell' "Isaotta Guttadauro".

A questa tendenza va accostato l'interesse per i temi allegorici ed è proprio dalla compartecipazione di queste due componenti che nascono i bozzetti della serie 'floreale', penalizzati a dire il vero sia dal tipo di stampa tipografica, sia soprattutto dalla piccola dimensione del francobollo che non permette di valutare la qualità del disegno originario.

Si è accennato all'editio picta dell' "Isaotta Guttadauro", seguita dalle "Laudi del Cielo del Mare della Terra e degli Eroi" di Gabriele D'Annunzio, pubblicata dai Fratelli Treves Editori in Milano nel 1903, i cui disegni per le illustrazioni e per i fregi sono coevi ai bozzetti filatelici citati.

La fonte di questi disegni che si ritrovano soprattutto nel bozzetto per il primo francobollo della serie, l'1 cent. bruno (figura 3), è riconducibile al rinascimento tedesco e alla miniatura napoletana coeva che il Cellini ben conosceva tramite l'attività del padre, ma anche all'opera di Pietro Andrea Mattioli (Siena, 12.3.1501-Trento, 1578).



Figura 3. Ingrandimenti dei primi tre francobolli della serie floreale di figura 1, da sinistra 1'1 cent. bruno con l'aquila sabauda in una miniatura da sembrare una capolettera di un antico codice. Il 2 cent. rosso bruno e il 5 cent. verde azzurro riportano l'aquila sabauda collocata al centro di ghirlande o cornici floreali.

Ecco gli intrecci e i girali con motivi per lo più floreali e naturalistici che l'artista utilizza per collegare fra loro lo stemma Sabaudo, il ritratto del giovane Re e le scritte d'obbligo "Poste italiane" e i valori in centesimi e lire.

La serie di posta ordinaria, che verrà emessa in due date: il 1° luglio 1901 (i valori più bassi, dal 1 cent. bruno al 25 cent. azzurro) e il 1° ottobre 1901 (i valori più alti, dal 40 cent. bruno al 5 lire azzurro e rosa), è costituita da 11 valori e resterà valida rispetto a date diverse, non oltre però il 31.12.1930, per gli ultimi due francobolli ancora in corso (il 2 cent. rosso bruno e il 5 lire azzurro e rosa).

I soggetti dei francobolli si riferiscono all'Aquila Sabauda (l'artista elabora un impaginato diverso per i primi tre) e al ritratto del Re.

Dal punto di vista grafico, il francobollo più riuscito è senza dubbio il primo, l'1 cent. bruno che esemplifica l'aquila sabauda come fosse un capolettera di un antico codice, infatti, alla luce delle considerazioni sulle fonti d'ispirazione dell'artista, appena accennate, viene reinterpretata in chiave moderna la peculiarità delle iniziali e dei fregi degli antichi manoscritti e, per i rameggi che campiscono l'intero spazio a disposizione, si avverte il fascino degli antichi erbari.

Anche le scritte, "Poste Italiane" e "Cent. 1", sono coinvolte nel tipo di grafia tra il pre-raffaellismo e lo Stile Floreale che campisce il piccolo (purtroppo) rettangolo, mentre l'aquila che qui è inserita viene isolata in una cornice geometrica; negli altri due valori, il 2 cent rosso bruno e il 5 cent. verde azzurro, (figura 3) l'aquila è invece collocata al centro di ghirlande e cornici floreali diverse, entrambe esponendo sul petto il simbolo araldico della croce sullo scudo Per quanto riguarda invece il ritratto di Vittorio Emanuele III, il Cellini lo dispone frontalmente, come già era avvenuto per le serie di posta ordinaria emesse nel 1879, 1889 e 1891-1897, con la testa leggermente volta a destra, in un ovale formato da elementi fitomorfici che dal basso salgono e si aprono a contenerla (figura 4).

Questo tipo di decorazione riprende, pur nella piccola dimensione dell'esemplare



Figura 4. Ingrandimento dell'esemplare da 45 cent. di colore oliva, della serie floreale del 1901.

le decorazioni a festoni realizzate per la romana Biblioteca Casanatense (1900 ca) e la reinvenzione delle grottesche che delimitano i riquadri allegorici realizzati per la Galleria Sciarra (post 1885 - ante 1900), anche questa a Roma.



Figura 5. Roma-Galleria Sciarra: le decorazioni liberty di Giuseppe Cellini

La serie "floreale", fra i francobolli dell'epoca giolittiana, testimonia una nuova apertura in senso artistico e culturale per l'intreccio di tendenze diverse, in particolare in senso europeo con preferenza anglosassone.

Vent'anni dopo l'artista firmerà la serie commemorativa del VI centenario della morte di Dante Alighieri, fornendo tre bozzetti che verranno tradotti in incisioni da G. Priola (il 5 cent. violetto magenta, che venne stampato anche in grigio, ma non emesso) e da Carlo Grimaldi (il 25 cent. verde bottiglia ed il 40 cent. bruno cupo) (figura 6).







Figura 6. Serie di tre francobolli emessi il 28 settembre 1921 per il sesto centenario della morte di Dante Alighieri. Stampa tipografica su carta con filigrana corona e dentellatura 14.

I soggetti della serie che verrà emessa il 28 settembre 1921, con validità fino al 31 dicembre 1921, sono ispirati alla Divina Commedia: un'aquila volante sopra un fondo di cielo stellato, la rappresentazione dell'Italia dinanzi alla bandiera spiegata e il ritratto di Dante.

Tutti e tre i francobolli si distinguono per la qualità e l'efficacia dei bozzetti, il prezioso disegno, l'impaginazione dei simboli-soggetti e le scritte, evidente esito

di una cultura internazionale che la traduzione in stampa tipografica non rende appieno (la serie è stata stampata dallo Stabilimento Petiti di Roma).

L'emissione avvenne su domanda della Società Dante Alighieri, a proprie spese, che poi ne ricevette un forte quantitativo in omaggio.

### Per saperne di più sull'artista:

U. Fleres, in "Natura ed arte", XI (1896-97), p. 1032; Thieme Becker, "Künstler Lexicon", vol. VI, 1912, p. 277; D. Angeli, "L'ambiente del "Convito", in "Il Marzocco", 7 sett. 1924; Id. "Le cronache del Caffè Greco", Milano 1930, p. 106; "Terza mostra del Sindacato fascista di Belle Arti del Lazio", Roma 1932, p. 15; V. Cianfarani, "Ricordi romani di G. D'Annunzio", Roma 1938, pp.151-163; V. Golzio, "Il Regio Museo artistico industriale di Roma", Firenze 1942, p. 162; P.P. Trompeo, N. Vian (a cura di) "Lettere di G. Salvadori", Firenze 1945, pp. 44 s., 66-69, 71 s.; V. Gianfarani, "Giuseppe Cellini pittore romano e l'opera sua per G. D'Annunzio", in "L'Urbe", XII (1949), pp. 2-29; B. Tamassia Mazzarotto, "Le arti figurative nell'arte di G. D'Annunzio", Milano 1949, pp. 498, 501-502, 504; S, Negro, "Album romano", Roma 1956, p. 243 n. 88; L. Salerno, "Palazzo Sciarra" in "Previdenza sociale", luglio-agosto 1964, p. 1033; AA. VV. "Mostra del Liberty italiano (catalogo), Milano 1972, pp. 45, 173, 175; V. Cinfarani, "Giuseppe Cellini e la Galleria Sciarra", in "Il Tempo", 6 nov. 1974; Id., "La Galleria Sciarra rivisitata", ibid., 11 nov. 1974; M. Fagiolo Dell'Arco, "Roma bizantina. I pittori della Bella Epoque dannunziana", in "Bolaffi Arte", 1974, n, 41, pp. 56-61; E, Rasy, "Roma fin de siècle", in "Il Revival" (a cura di G.C. Argan), Milano 1974, pp. 137-148); D. Fonti, "Giuseppe Cellini e la Galleria Sciarra", in "Capitolium", L (1975), pp. 66-75; M. Fagiolo Dell'Arco-M. Masini (a cura di). "Pittori dannunziani. Letter, e immagini tra 800 e 900", Roma s.d.: U. Thieme-Becker, "Künstlerlexikon", VI, p. 277; "Enciclopedia Italiana", IX, p. 666.; A.M. Damigella, D. Durbè, P. Frandini, G. Piantoni, "Aspetti dell'arte a Roma dal 1870 al 1914", Ente Premi, Roma 1972, pp. 23-25, tavv. 156-160; L. Gigli, "Cellini, Giuseppe", in "Dizionario biografico degli italiani", vol. 23, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1979; F. Zeri, "I francobolli italiani: grafica e ideologia dalle origini al 1948", in AA.VV. "Storia dell'arte italiana", Parte terza "Situazioni momenti indagini" (a cura di F. Zeri), vol. 2° "Grafica e immagini" 1. "Scrittura Miniatura Disegno", G. Einaudi editore, Torino 1980, pp. 289-319, tavv. 341-344, 355-357; J. De Guttry, M.P. Maino, M. Quesada, "Le arti minori d'autore in Italia dal 1900 al 1930", Roma-Bari, Laterza, 1985, ad vocem; F. De Melis, "Giuseppe Cellini, tra Nino Costa e D'Annunzio. Dal paesaggio naturale al simbolico" (catalogo presso la Galleria Carlo Virgilio & C., Roma 2013; F. Parisi, A. Villari, "Liberty in Italia. Artisti alla ricerca del Moderno" (catalogo della mostra di Reggio Emilia), Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano 2



## Le prime Trasvolate

I primi anni del XX secolo rappresentano l'inizio di una nuova epoca, che vedrà l'aeroplano quale protagonista principale e artefice di numerose imprese, al punto da convincere molte nazioni ad investire sulla sua evoluzione e delineare nuove strategie d'impiego. L'aeroplano inizierà così ad essere considerato un mezzo rivoluzionario, in grado di rappresentare il grado di modernità di una nazione offrendo non trascurabili ricadute industriali e commerciali. L'uomo sarà spinto dalle sue ambizioni di ricercare soluzioni tecniche che consentano agli aeroplani di raggiungere velocità ragguardevoli, soprattutto spiccare il volo a quote e raggi d'azione sempre maggiori, dando tangibile testimonianza del livello tecnologico raggiunto.

È un'epoca che vedrà il successo dei primi voli sperimentali di Posta Aerea - a partire dal 1917 - per arrivare alla prima Società Italiana di Servizi Aerei (SISA) del 1926 che, utilizzando un idrovolante CANT-10 (sostituito nel 1928 dal CANT-22) assicurerà il servizio postale nella tratta Torino-Trieste, lungo il fiume Po. Dal 1925 iniziano una serie di imprese individuali denominate "sportive" che, al di là dello spettacolo offerto e alla maggiore attrazione mediatica, sono vere e proprie esibizioni in volo e mostre statiche di velivoli che rappresentano la vetrina industriale di un nuovo mondo in piena espansione commerciale. Ad inaugurare quest'epoca "sportiva" è proprio un italiano, il Col. Francesco "Franz" De Pinedo, uno dei grandi trasvolatori solitari della Regia Aeronautica

che, partito dall'Italia a bordo di un Savoia Marchetti S-16, denominato "Gennariello" (da buon napoletano affida l'impresa a San Gennaro) e in compagnia del motorista Ernesto Campanelli, raggiunge l'Australia facendo tappa in Giappone, percorrendo ben 55.600 km (Sesto Calende, Melbourne, Tokyo, Roma) in 370 ore di volo complessive. A questa, segue la trasvolata dei tre Continenti (Africa, America del Sud e America del Nord) quando in compagnia del Cap. Del Prete e il motorista Zacchetti, a bordo del suo Savoia Marchetti S-55 "Santa Maria II" (in onore di una delle caravelle di Cristoforo Colombo), percorre le due Americhe dopo aver sorvolato l'Africa, navigando da Capo Verde lungo la costa orientale, fino a raggiungere il Canada, per poi rientrare in Patria attraverso la tappa Azzorre - Roma. Partito il 13 febbraio 1927 da Cagliari, dopo aver percorso oltre 43.000 km in poco meno di 270 ore di volo, con 44 ammaraggi lungo le tappe del percorso, ammarava dopo circa 4 mesi di volo il 16 giugno 1927 sul Lido di Ostia, in un tripudio di folla.

Soltanto un mese prima, e precisamente nei giorni 20 e 21 maggio 1927, Charles Lindbergh aveva compiuto la prima traversata aerea dell'Oceano Atlantico, a bordo del suo monoplano leggero Ryan NYP (New York-Parigi) battezzato "Spirit of Saint Louis", in solitaria e senza scalo. Partito alle 7.52 del 20 maggio da Roosevelt Field (vicino New York), raggiungeva la destinazione pianificata di Champs de Le Bourget (Parigi) alle 22.00 del 21 maggio, impresa che segnò il momento finale e più alto dei numerosi e vani tentativi effettuati da molti altri aviatori di attraversare in solitario l'Oceano Atlantico. Fu una vera e propria corsa al primato e, sebbene atterrato un mese più tardi, De Pinedo aveva percorso in quattro mesi di volo, interrotti da numerose soste, la doppia trasvolata oceanica Europa-America del Sud e America del Nord-Europa, di fatto surclassando la trasvolata oceanica di Lindbergh, tanto che la sua impresa riscosse un'incontenibile eco mondiale. Quel 16 giugno 1927, al suo ammaraggio nel Lido di Ostia, c'erano ad accoglierlo molte autorità, fra cui Mussolini, Italo Balbo e rappresentanti della famiglia reale, a significare l'importanza che il

regime poneva nelle imprese aviatorie. L'Aeronautica era nata con il fascismo ed era l'Arma giovane e moderna che incarnava le antiche ambizioni dell'uomo di librare in volo, vincendo ogni forza gravitazionale; rappresentava, inoltre, un formidabile mezzo di propaganda per il regime che esaltava le imprese aviatorie dei suoi eroici figli, con celebrazioni tali da scatenare le fantasie del popolo e, soprattutto, i racconti di fantasiosi giornalisti, fotografi e cineasti.

Per i brillanti risultati conseguiti, De Pinedo venne promosso Generale di Brigata Aerea a soli 37 anni. Questa promozione e la fama internazionale raggiunta dopo le due trasvolate fecero aumentare il grado di invidia in molti ufficiali in carriera, tra i quali lo stesso Italo Balbo che, pur conservando grande amicizia e ammirazione per De Pinedo, probabilmente iniziò a nutrire sentimenti di astiosa irritazione di fronte a suoi successi ma gli dette l'ispirazione e la forte ambizione di effettuare imprese ancor più brillanti, qualcosa di impensabile fino ad allora. È opportuno menzionare che appartiene a quest'era anche l'esploratore italiano Umberto Nobile, Direttore dello Stabilimento Militare di Costruzioni Aeronautiche a Roma dal 1919 al 1928 e generale del Corpo del Genio Aeronautico ruolo ingegneri dell'Aeronautica Militare. Ritenuto uno dei pionieri e delle personalità più elevate nella storia dell'Aeronautica Italiana, Nobile divenne famoso al grande pubblico per le sue due trasvolate del Polo Nord in dirigibile, compiute nel 1926 a bordo del Norge e, nel 1928, a bordo del dirigibile Italia, impresa conclusasi in tragedia proprio durante la Crociera Aerea del Mediterraneo Occidentale, la prima impresa di massa di Balbo.

## 1928 - La Crociera Aerea del Mediterraneo Occidentale

Da un punto di vista militare, le crociere in formazione avrebbero introdotto nuove forme addestrative capaci di elevare la perizia aviatoria del personale navigante, oltre ad elevare fortemente l'efficienza tecnica dei reparti, nonché consolidare il carattere e lo spirito di corpo di tutto il personale della Regia Aeronautica e contenere così le invidie suscitate dalle imprese individuali da parte di singoli aviatori. Nella visione strategica di Balbo, le "crociere di massa"

avrebbero avuto vasta risonanza nazionale ed internazionale: a livello nazionale, le Crociere avrebbero attratto simpatia ed ammirazione del popolo italiano verso la neonata terza Forza Armata, soprattutto avrebbe stimolato i giovani a desiderare con slancio e determinazione ad arruolarvisi; a livello internazionale, invece, i grandi viaggi effettuati da masse di aerei in formazione serrata, oltre i confini nazionali, avrebbero incontrato la curiosità e le simpatie delle folle delle Nazioni interessate dal percorso prescelto, oltre alla grande eco mediatica mondiale, sia per la loro novità ma anche per la dimostrazione di raffinatezza tecnologica e industriale raggiunta dall'industria aeronautica italiana. Per attuare le sue idee Balbo, da poco in carica come Sottosegretario per l'Aeronautica, si avvalse dell'esperienza e dell'opera del più valido "campione di idrovolanti in solitario" italiano: Francesco de Pinedo.

Alla crociera del Mediterraneo occidentale presero parte 61 idrovolanti: 8 velivoli S-55, 51 velivoli S-59 bis, 1 velivolo S-62 e 1 CANT-2, i quali trasportarono, tra equipaggi, osservatori, giornalisti e cineasti, un totale di circa 200 uomini. Comandante della formazione, considerata Brigata Aerea, fu il Gen. di Brigata Aerea Francesco De Pinedo mentre Italo Balbo, pur svolgendo mansioni di pilota, mantenne per sé la funzione di Capo politico della Crociera. La pianificazione avvenne in maniera meticolosa, senza tralasciare ogni minimo dettaglio. Su ogni base estera di prevista sosta, fu inviato un Comandante italiano con un nucleo di personale per le predisposizioni logistiche (figura 1).

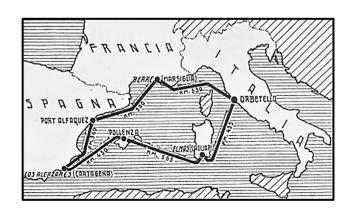


Figura 1. Le tappe della Crociera del Mediterraneo Occidentale dal 26 maggio al 2 giugno 1928.

La Crociera (26 maggio - 2 giugno 1928) prevedeva un percorso di 2.800 km circa, suddivisa in sei tappe: Orbetello (partenza il 26 maggio 1928), Elmas (Cagliari), Pollensa (Isole Baleari), Los Alcasarez (Cartagena), Puerto Alfaques, la laguna di Berres (Marsiglia) e il ritorno ad Orbetello (arrivo il 2 giugno 1928). I velivoli completarono la crociera senza incidenti e per l'industria aeronautica italiana fu un vero successo. La prima Crociera aerea di massa era compiuta, senza alcuna perdita e con perfetta regolarità, nel più assoluto rispetto degli orari, delle formazioni, dei percorsi. Il materiale di volo aveva offerto una magnifica prova di efficienza; le predisposizioni logistiche erano state ben dosate e sufficienti. Il supporto della Regia Marina fu significativo. Le risorse messe a disposizione (i cacciatorpedinieri RR.NN. Nullo e Sauro) furono impiegate con compiti di salvataggio, in caso di ammaraggio lungo la rotta, e di stazione meteorologica, provvedendo ad elaborare le previsioni lungo la rotta sulla base dei dati ricevuti dalle stazioni a terra, utili per la pianificazione della navigazione delle varie tratte. Dal punto di vista filatelico, non fu emessa alcuna emissione filatelica commemorativa e non vennero autorizzati trasporti postali ufficiali, ma si conosce un dispaccio composto da pochissimi aerogrammi che riportano la scritta "CROCIERA DI MASSA NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE" affrancati in partenza per L. 1,25 e volati da Orbetello alle varie tappe (figura 2).



Figura 2. Aerogramma diretto al Ten. Stefano Cagna con destinazione Los Alcazares (Cartagena -Spagna) affrancato con il valore di 1,25 lire della serie floreale con effige del Re Vittorio Emanuele III, recante timbro partenza circolare doppio cerchio con lunette "Orhetello 26.5.28" (rarissimo documento -Longhi 28RE n.c.).

Durante la Crociera del Mediterraneo Occidentale vi fu una scarsissima produzione filatelico-postale. Il Signor Luigi Bogni, direttore dell'ufficio postale di Sesto Calende, preparò un certo numero di buste che avevano come destinatario il Tenente Stefano Cagna (pilota di fiducia di Balbo che morì con lui sulla pista dell'aeroporto di Tobruk nel 1940), al quale vennero consegnate per il loro trasporto nelle varie tappe della Crociera. È noto che alcune di queste gli furono rispedite a Sesto Calende con l'aggiunta di affrancatura locale dalle tappe dei Paesi interessati. Sono buste di difficilissima reperibilità, proprio perché estremamente rare.



Figura 3. Cartolina spedita durante il volo di andata da Los Alcazares (Cartagena - Spagna) il 30 maggio 1928 diretta a Stefano Bogni, Direttore RR.PP. di Sesto Calende, a firma del Cap. G. Perucatti, recante la affrancatura spagnola e il timbro circolare di arrivo a Orbetello il 16 giugno 1928 (rarissimo documento - Longhi 28RE n.c.).

#### 1929 - La Crociera Aerea del Mediterraneo Orientale

Era stato provato che una crociera aerea in formazione suscitava ampie e profonde risonanze spirituali nonché costituiva un potente mezzo di propaganda patriottica, industriale e militare, soprattutto, stimolava il progresso addestrativo, tecnologico e di ogni forma di emulazione ad ogni livello. Il 1928 volge al termine e Italo Balbo getta le fondamenta per una nuova iniziativa: nel Foglio d'Ordine Esecutivo presenta la sua seconda impresa con il nome di Crociera d'istruzione di un reparto da bombardamento marittimo.

Nel 1929 si svolse la Crociera del Mediterraneo Orientale, seconda impresa di massa di Balbo, che aveva svariati scopi: la propaganda politica per il fascismo e

la giovane Aeronautica Italiana, l'addestramento per il personale dell'Arma Aerea e la pubblicità commerciale dell'industria aeronautica italiana nei Paesi che gravitavano nell'orbita del vecchio continente.

Alla crociera del Mediterraneo Orientale presero parte 35 idrovolanti: 31 velivoli S-55A (con motori Isotta Fraschini potenziati), 2 velivoli S-59 bis, 1 velivolo S-55P civile e 1 CANT-22, della SISA (Società Italiana Servizi Aerei), i quali trasportarono tra equipaggi, osservatori, giornalisti e cineasti, un totale di circa 180 uomini. I due velivoli civili furono adibiti al trasporto dei rappresentanti della Marina, Esercito e Milizia, degli addetti alle ambasciate di Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Turchia e dei giornalisti. Gli idrovolanti militari con completa dotazione dell'armamento, visto il carattere attribuito alla crociera di esercitazione militare. La pianificazione fu meticolosa fino ad includere la speciale autorizzazione al sorvolo di velivoli armati sui Paesi interessati dal tragitto.

Comandante della formazione ridotta da Brigata Aerea a Stormo fu il Col. Aldo Pellegrini (fedelissimo di Balbo) mentre il neopromosso Gen. Divisione Aerea Francesco De Pinedo, fu volutamente confinato a margine con la carica di organizzatore e supervisore della crociera. Italo Balbo, anch'egli promosso Gen. Squadra Aerea per meriti politici dimostrati con la prima impresa, pur svolgendo mansioni di pilota volando su un S-55 fuori formazione, fu il Capo politico della Crociera. A similitudine della crociera precedente, su ogni base di prevista sosta all'estero, fu inviato un Comandante italiano con un nucleo di personale per le predisposizioni logistiche (figura 4).

La Crociera (5 - 19 giugno 1929) prevedeva un percorso di 4.700 km circa (quasi il doppio della precedente), suddivisa in dieci tappe: cinque all'andata (Taranto, Atene, Costantinopoli-Istanbul, Varna e Odessa) e cinque al ritorno (Costanza, Istanbul, Atene, Taranto, Orbetello). Alla Crociera venne data una connotazione addestrativa motivo per il quale partirono armati e vennero adottate particolari attenzioni per scongiurare eventuali avarie comuni che potessero compromettere

la crociera: ogni aereo fu dotato di parti di ricambio e armamenti per la difesa (quattro mitragliatrici e pallottole).

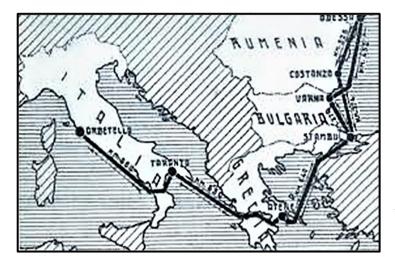


Figura 4. Le tappe della Crociera del Mediterraneo Orientale del 5-19 giugno 1929.

Il supporto della Regia Marina fu significativo anche in questa crociera. Le risorse messe a disposizione (esploratore Riboty, e quattro cacciatorpediniere RR.NN. Calatafimi, Curtatone, Monzambano e Palestro) furono impiegate con compiti fondamentali per il raggiungimento del successo della missione: di supporto tecnico e logistico, trasportando a bordo parti di ricambio, personale tecnico aeronautico ed attrezzature per le riparazioni ai velivoli; di salvataggio, in caso di ammaraggio d'emergenza in mare aperto lungo la rotta; di stazione meteorologica e di ponte radio a grandi distanze. A tal scopo, stazioni trasmittenti della Marina furono installate sui velivoli dei capi formazione e su quello di Balbo.

Come occorso nella crociera precedente, la Crociera del Mediterraneo Orientale non vide un trasporto ufficiale di posta o l'emissione di francobolli commemorativi celebrativi (come invece avverrà nel 1930-31 e nel 1933 per le due Crociere Atlantiche) ma furono emessi solo erinnofili (vignette) che furono (figura 5) usati sulla corrispondenza degli equipaggi lungo la rotta (figure 6-13).







Figura 5. Erinnofili della Crociera del Mediterraneo Orientale.

Per l'occasione vennero emesse tre vignette di propaganda (chiudilettera) con stampa cromolitografia (procedimento di stampa litografica a colori ottenuta per sovrapposizione di più immagini tracciate su pietre diverse, ognuna per ciascun colore), con dentellatura a pettine, 111/4 x 111/4 in fogli di 72 esemplari, disposti su 6 file di 12 esemplari ciascuna (nello stesso foglio ci sono i 3 differenti erinnofili, disposti su due file orizzontali consecutive). Tali erinnofili trovarono ampio utilizzo in tutte le lettere e cartoline, accanto ai francobolli di affrancatura del Paese di partenza che i partecipanti alla Crociera (soprattutto i piloti) indirizzarono in Italia. Le tre vignette, dell'autore Umberto Di Lazzaro, hanno come soggetto principale un monumento simbolo del Paese estero sorvolato da un idrovolante S-55 e portano alla base la stessa scritta "Crociera Aviatoria Mediterraneo Orientale": di colore azzurro e rosso per il Partenone di Atene, di colore azzurro e verde per il San Basilio di Mosca.

Non esiste corrispondenza ufficiale trasportata dagli idrovolanti. Alcune lettere e cartoline, molto pregiate, portano un timbro tondo a doppio cerchio recante la scritta "Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale – 1929 – VII COMANDO" con al centro gli stemmi sabaudo e fascista (figura 6). Altre corrispondenze presentano un timbro rosso con una scritta su tre righe "Comando Equipaggio

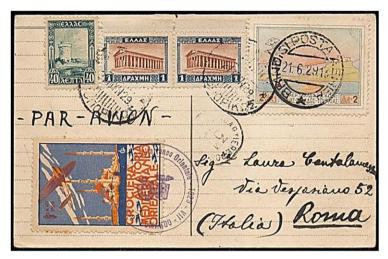


Figura 6. Cartolina spedita durante il volo di ritorno da Atene (Grecia) il 21 giugno 1929 (timbrata dopo la partenza degli idrovolanti) recante l'affrancatura greca di 2,40 dracme, il valore aero espresso italiano 2 lire, il timbro tondo in violetto del Comando sull'erinnofilo con soggetto idrovolante S-55 sulla Moschea di Santa Sofia. La cartolina fu spedita con la linea civile A.E.I. in esercizio Brindisi. Atene Costantinopoli (raro - Longhi 29SAb).





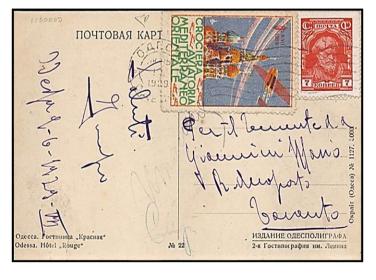
Figura 7. Cartolina (fronte e retro) spedita durante il volo di andata da Odessa (Ucraina) il 10 giugno 1929 a firma di Balbo e due componenti dell'equipaggio, recante l'affrancatura ucraina di 7 Kopechi, il timbro lineare rosso su tre righe del Comando e l'erinnofilo con soggetto idrovolante S-55 sul San Basilio di Mosca (raro - Longhi 29SAc).



Figura 8. Cartolina spedita durante il volo di andata da Varna (Bulgaria) il 7 giugno 1929 per Roma, a firma di Gastone Venturini (RT di Balbo), recante la affrancatura bulgara di 4 Lev, il timbro lineare rosso su tre righe del Comando e l'erinnofilo con soggetto idrovolante S-55 sul Partenone di Atene (Longhi 29SAc).



Figura 9. Cartolina spedita durante il volo di andata da Galata (Turchia) il 6 giugno 1929 per Casale Monferrato, recante l'affrancatura turca di 7 Kurus, il timbro ovale rosso "Italico - Costantimopoli" e l'erinnofilo con soggetto idrovolante S-55 sulla Moschea di Santa Sofia di Instambul (Longhi 29 SAa).



10. Figura Cartolina spedita durante il volo di andata da Odessa (Ucraina) il 9 giugno 1929 per Taranto, a firma di Jacopo Carducci (Calt), recante la affrancatura ucraina di 7 Kopechi, il timbro meccanografico di Odessa e l'erinnofilo con l'idrovolante S-55 sul San Basilio di Mosca come soggetto (Longhi 29SAc).



Figura 11. Cartolina spedita durante il volo di ritorno da Costanza (Romania) il 13 giugno 1929 per Roma recante l'affrancatura rumena di 5 Lei e l'erinnofilo con l'idrovolante S-55 sul sul San Basilio di Mosca come soggetto.



Figura 12. Cartolina spedita durante il volo di ritorno da Costantinopoli (Turchia) il 14 giugno 1929 per Ferrara a firma del Cap. Bonomi, recante l'affrancatura turca di 13 Kurus e l'erinnofilo con soggetto l'idrovolante S-55 sulla Moschea di Santa Sofia di Instambul (raro-Longhi 29SAc).



Figura 13. Cartolina spedita durante il volo di ritorno da Atene (Grecia) il 17 giugno 1929 recante la affrancatura greca di 3 dracme e l'erinnofilo con l'idrovolante S-55 sul Partenone di Atene come soggetto.

La Crociera del Mediterraneo Orientale risulterà fondamentale per la preparazione alle successive crociere atlantiche. Con essa si ebbe prova dell'eccellente addestramento ormai raggiunto dal personale dell'Aeronautica, preso in blocco dagli idroscali di provenienza e facendolo operare agli ordini dei propri comandanti; gli idrovolanti S-55 si dimostrarono velivoli molto solidi, capaci di decollare con carichi superiori a quelli del progetto, resistenti alle manovre in acqua (simili a piccole imbarcazioni), soprattutto capaci di trasportare tutto il necessario per un impiego operativo autonomo. È noto inoltre che, durante la Crociera del Mediterraneo Orientale, si acuirono i conflitti tra Balbo e De Pinedo che, nel periodo immediatamente seguente l'impresa, portarono alla frattura dei rapporti tra i due. Balbo si avvarrà della collaborazione del suo amico fidato Pellegrini, promosso Gen. di Brigata Aerea dopo la crociera, con il quale pianificherà la prima crociera di massa Transatlantica verso il Brasile e che passerà alla storia quale terza impresa di Balbo, oggetto di trattazione nel prossimo Notiziario AFI.

(Attenzione ai falsi: è molto importante controllare le date in cui sono state scritte e poi spedite le cartoline o lettere, nonché la corrispondenza delle località di tappa con l'itinerario della Crociera, poiché si conoscono corrispondenze con le vignette aggiunte in seguito e non spedite dagli equipaggi degli idrovolanti o dai passeggeri.)

#### **Bibliografia**

Longhi Fiorenzo. Aerofilia Italiana. Catalogo storico descrittivo 1898-1941. Alonge Aldo. S.55 story. Storia di un idrovolante. I suoi uomini. I servizi postali. Douhet Giulio. Il dominio dell'aria (Uff. Storico AMI).







RICERCHIAMO PER LE NOSTRE PROSSIME ASTE COLLEZIONI DI ITALIA, COLONIE ITALIANE, EUROPA, BRITISH COMMONWEALTH E OLTREMARE

SEGUITE IL NOSTRO SITO
TROVERETE ANCHE LE NOSTRE



CON MOLTO MATERIALE IMPORTANTE

FRANCO CASATI s.a.s. t. 039.23.28.340 info@casatiaste.it

www.casatiaste.it



Siamo nel 1961 e dopo lo Sputnik del 1957, Gagarin è il primo uomo a volare nello spazio, si apriva così la competizione URSS-USA per i voli spaziali. Ma anche molti ragazzi della mia età, intorno ai 14 anni, non resistevano al sogno di lanciare qualcosa in aria vincendo la forza di gravità, magari utilizzando il principio fisico della azione e reazione.

Abitavo nel quartiere popolare di Tufello a Roma in un complesso di case in via Isole Curzolane con un grande cortile interno dove era possibile sperimentare lanci senza colpire gli edifici circostanti. Il combustibile era quello povero del carburo o della polvere da sparo confezionata artigianalmente. Un piccolo gruppo di amici, curiosi delle mie iniziative, contribuivano ai lavori mantenendo un assoluto silenzio con i loro genitori.

In quello stesso periodo avevo avviato una collezione di francobolli emessi per i lanci spaziali che alimentavano ancora di più la mia fantasia sul volo. Sempre grazie alla filatelia mi era capitato di leggere qualcosa sul primo volo, nel 1941 da Milano a Guidonia, di un aereo italiano senza elica progettato da un certo ingegner Campini. L'aereo conosciuto come il Campini-Caproni CC2 aveva trasportato lettere e cartoline affrancate con francobolli ordinari timbrati con un annullo speciale per l'occasione; il loro esiguo numero le ha rese con il

tempo sempre molto rare e ricercate. Per completare il clima di quel periodo devo ricordare che dalle finestre della mia casa, all'ultimo piano dello stabile, potevo osservare alla distanza di circa 30 metri le finestre all'ultimo piano del palazzo difronte, dove abitava un certo ingegner Campini, che associai al famoso aereo senza elica. E' quindi comprensibile come l'idea del volo era divenuta per me ancora più affascinante. Il desiderio di raccontare i miei progetti a quel ingegnere, che osservavo intento alla lettura sulla sua scrivania posta a ridosso della finestra, si spegneva difronte alla consapevolezza che avrei rischiato di raccontare o chiedere cose banali con il forte imbarazzo di dover confessare un progetto non privo di pericoli.

Il tempo passò e non riuscii mai a sapere se di fronte a casa avevo quel famoso Capini. Intanto i miei esperimenti non procedevano bene e qualche inconveniente lo avevo arrecato ai danni di chi abitava dei piani sottostanti, ciò indusse i miei genitori a una costante azione poliziesca per scoprire prodotti e oggetti che manipolavo in casa.

Quando l'ing. Campini morì, a metà degli anni '60, mi convinsi che quei sogni dovevano essere abbandonati, ma questi avevano comunque contribuito alla mia iscrizione al corso di laurea in Fisica presso l'Università della Sapienza di Roma, con la speranza di capire come vincere la forza di gravità.

Negli anni sessanta mia madre, anche lei rimasta vedova, si incontrava spesso con la signora Campini scambiandosi periodici inviti per il te pomeridiano. Un giorno ebbi così l'occasione di farle qualche domanda sul rapporto tra l'aereo Campini e suo marito. Quando la signora capì che ero a conoscenza di quella storia ebbe un sussulto e con il massimo entusiasmo mi promise di farmi avere dai suoi figli, entrambi in America, la storia di quel progetto.

Arriviamo così al 1971 l'anno della preparazione della mia tesi di Fisica, sul tema della interazione tra particelle elementari, quindi ben altro argomento rispetto a quello spaziale, ma così capita da giovani cambiare innamoramento.

Ed ecco che uno dei figli della signora Campini mi fa visita offrendomi delle fotocopie del giornale il POPOLO d'ITALIA in cui si raccontava dell'avvio del progetto dell'aero a reazione grazie all'incontro di suo zio Secondo Campini con Mussolini. Quindi il Campini che per anni avevo visto alla finestra era il fratello del progettista dell'aereo. Ricordo poi di non aver avuto tempo sufficiente da dedicare a quella storia e velocemente archiviai il tutto nella mia piccola biblioteca di articoli filatelici, con l'idea di riprenderla in futuro.

Dopo diversi anni la mia passione filatelica, come succede a tanti, si era riaccesa ma soltanto recentemente, in occasione dell'acquisto di una delle lettere viaggiate sul Campini-Caproni, ho ripreso la lettura di quelle fotocopie del POPOLO d'ITALIA del 3 dicembre 1940 (figura 1a).



Figura 1. a) La testata del giornale IL POPOLO D'ITALIA del 3 dicembre 1940 in cui è riportata una intervista a Secondo Campini il progettista del primo aereo italiano senza elica; b) Una foto dell'ing. Secondo Campini.

Riporto alcune parti della intervista offerta dall'ingegner Secondo Campini (figura 1b) a quel giornale, in seguito all'incontro avuto con Mussolini.

"Il nome dell'Ing. Secondo Campini, inventore dell'aeroplano senza elica funzionante a reazione di aria e gas combustibile è balzato di colpo alla fama dopo il collaudo effettuato del nuovo apparecchio da Mario De Bernardi e l'assegnazione della medaglia al valore aeronautico al celebre pilota. Ma nel

campo degli studiosi, dei tecnici e degli specialisti del volo il giovane ingegnere bolognese è già noto da alcuni anni. La serietà dei suoi esperimenti, l'assiduità con la quale egli, sia nelle stanze di lavoro che occupa in via Campania, sia alle officine Caproni, ha seguito e segue la realizzazione dei progetti, avevano suscitato vasta eco e un grande interesse,

### TUTTI GLI OSTACOLI SUPERATI PER INTERVENTO DI MUSSOLINI

L'Ing. Campini ha 36 anni, di statura alta, robusta, ha il viso illuminato da un cordiale sorriso. Gli occhi castani, profondi e dolci, esprimono la forza espressiva dello studioso. Si è laureato nel 1928 all'Università di Bologna e fu il migliore della sua sessione, tanto da meritare la medaglia d'oro e il premio Guglielmo Marconi. L'idea di un apparecchio senza eliche che potesse solcare gli spazi alla stessa velocità del suono è di quell'anno, e l'idea prese forma attraverso lunghi mesi di calcoli e ricerche. Nel 1930 l'areoplano a reazione già si intravedeva nelle linee brevi, sicure e perfette del progetto. Bisognava realizzare l'idea, dare all'Italia il primato dell'aria, seguendo le orme, nei tentativi, dei pionieri più illustri. Ma mancavano i mezzi. Come fare? A chi rivolgersi?

L'Ing. Campini decise di interessare all'invenzione un grande istituto bancario milanese. Furono aperte trattative, prima per iscritto poi alla sede dell'istituto stesso. Un gruppo di industriali e di banchieri partecipò alle riunioni e ogni particolare del progetto venne minuziosamente soppesato, ma per il momento non ebbe seguito. Si era nel dicembre del 1930. Egli non abbandonò la sua speranza, ma anzi la vivificò pensando che qualcuno sarebbe pur giunto in suo aiuto. E così fu. Un mese dopo l'Ing. Campini scrisse al Duce informandolo del progetto e della possibilità della sua realizzazione e la risposta che ottenne fu quella che si aspettava: il viaggio a Roma. A Palazzo Venezia illustrò il progetto e chiese l'appoggio per la realizzazione. Il Duce, che l'aveva accolto affabilmente gli diede la grande soddisfazione della certezza, dicendo: Se non ci sono difficoltà teoriche, il resto è materia e come tale si potrà dominare.

Il progetto venne sottoposto all'esame dei tecnici della competente sezione del

Ministero dell'aeronautica, i quali conobbero la fondatezza della concezione e delle deduzioni teoriche ricavate dall' inventore e pertanto fu accordato l'appoggio. Nello stesso anno ebbero inizio i primi esperimenti, che furono trasferiti nel 1934 alla Caproni quando, dopo le prime prove sopra modelli, si riconobbe a necessità, per portare felicemente in porto l'impresa, di disporre delle risorse di un grande organismo industriale. Il primo pezzo che uscì dalle officine fu una fusoliera di prova di mille cavalli. Seguirono tre anni di lavoro tenace, silenzioso, infaticabile. Ora il prototipo ha solcato con successo il cielo di Taliedo, confermando tutte le previsioni teoriche dell'Ing. Campini.

### IL PRINCIPIO INVENTIVO

Le caratteristiche costruttive e di volo sono mantenute segrete dall'inventore: tuttavia le caratteristiche funzionali dell'apparato propulsivo sono già note nelle loro linee essenziali.

Il procedimento propulsivo ideato dall'Ing. Campini si vale in luogo dell'elica, della spinta di reazione che si genera scaricando da un recipiente dei gas preventivamente compressi; l'energia propulsiva di tale procedimento si ottiene sfruttando la potenza di un motore d'aviazione che comanda un compressore d'aria e utilizzando la grande energia supplementare che si può ottenere riscaldando fortemente l'aria compressa mediante combustibile liquido, alla quale venga fatta percorrere una opportuna evoluzione termodinamica internamente all'aeroplano.

L'ideatore progettista di questa nuovissima macchina aerea distingue per la medesima due diversi regimi di funzionamento caratteristici: il primo riguarda il volo a normale velocità e a quote non stratosferiche e il secondo regime riguarda il volo ad alta velocità e alte quote.

Il nuovo apparecchio avrà caratteristiche aereodinamiche modernissime interamente metallico ad ala bassa e con una fusoliera contenente una cabina stagna biposto, bicomando, adatto per voli stratosferici. Il carrello e la ruota di coda sono retrattili a completa scomparsa.

L'aereo dalla linea moderna ed elegante è un vero laboratorio per lo studio dei problemi aeronautici di avanguardia".

Il Campini-Caproni di circa 4000 kg fu realizzato in duralluminio con una cabina biposto a doppio comando e a tenuta stagna per il volo ad alta quota.

Il propulsore ad elica era stato sostituito con un propulsore termodinamico che utilizzava la spinta di reazione determinata dallo scarico all'aperto dei gas e aria che erano stati compressi e riscaldati. La espulsione era regolata da un eiettore che imprimeva una spinta quanto maggiore era la velocità e più alta la quota. Va comunque detto che il propulsore del Campini-Caprone non è da considerarsi un turbo-getto come quelli che oggi sono ampiamente utilizzati ma fu definito un motoreattore, comunque fu un primo tentativo italiano per realizzare un areo senza elica. Già tedeschi e inglesi ne avevano progettati alcuni prototipi che comunque eseguirono solo voli di collaudo.

L'articolo giornalistico, dopo aver riportato alcune potenzialità della propulsione a reazione a confronto con quella ad elica, concludeva non escludendo la possibilità futura che l'uomo potesse realizzare aerei commerciali in grado di superare la velocità del suono.

La propaganda per quell'aereo con il suo trasporto postale doveva avere un duplice scopo: quello di attribuire al fascismo l'idea di Campini e del costruttore Caproni; e quello di ravvivare con nuove armi la fiducia nella fine vittoriosa della guerra, quando però alla fine del 1941 gli italiani comprendevano che la guerra non sarebbe stata breve e il suo esito finale incerto.

Ritornando alla storia della famiglia Campini che avevo conosciuto, rimaneva in me il forte desiderio di ricordare almeno i loro nomi. Con il tempo avevo dimenticato i nomi di tutta quella famiglia e un giorno passando per quel quartiere mi trovai a raccontare questa storia a mia figlia Francesca. Sottolineando il mio desiderio, lei con quella disinvolta abitudine che hanno i giovani nel comunicare con centinaia di persona utilizzando il telefonino aveva già avviato la sua ricerca su "face book".

Rimasi inizialmente scettico sul risultato finale della proposta, pensando alla difficoltà della ricerca che avevo avviato tempo prima via internet senza successo. Ma ecco invece che dopo una settimana una lontana nipote della famiglia Campini, la signora D. Campini, abitante a Roma, vicino alla nostra casa, risponde di essere disponibile a incontrarci per fornire i dati in suo possesso, in primo luogo i nomi: Eugenio, sua moglie Adele e i loro due figli Corrado e Marco, questa era la famiglia che visse per anni al Tufello.

I fratelli Secondo ed Eugenio Campini avevano lavorato per alcuni anni insieme al progetto del reattore, poi Eugenio già sposato con la signora Adele accettò la direzione dei lavori nella bonifica del lago del Fucino. Propagandò il suo credo politico di antifascista tra i contadini e gli operai dell'impresa e venne destituito dal suo impiego, vivendo una vita fatta di forti disagi. Dopo la guerra Eugenio e la sua famiglia si stabilirono a Roma in una casa popolare in via Isole Curzolane. Sono venuto quindi a sapere che Eugenio era stato il cugino del nonno della signora D. Campini, il quale aveva ricostruito l'albero genealogico della famiglia per distribuirlo ai nipoti per futura memoria, che dire di questo interessante caso di integrazione tra registrazione cartacea e sistema web!

In figura 2a è riportata la lettera da cui è partita la ricostruzione di questa mia storia. Non si conosce il numero esatto di questi documenti ma si pensa siano alcune decine. Furono realizzate anche delle cartoline riportanti la figura dell'aereo e al retro l'affrancatura come quella riportata in figura 2b che riporta le firme dei protagonisti: Secondo Campini, Gianni Caproni, Mario De Bernardi e Giovanni Pedace. Tutte le lettere erano state affrancate con francobolli ordinari della serie imperiale, un 50 cent. violetto con il re imperatore e un 50 cent. grigio per il trasporto aereo, le cartoline invece erano state affrancate con un 10 cent. ordinario, con Ottaviano Augusto imperatore e un 50 cent. per il trasporto aereo. Molto elaborato il grande bollo circolare realizzato per l'evento, che riportava "I° VOLO DEL VEIVOLO CAMPINI A REAZIONE" segue il nodo savoia e all'interno "MILANO GUIDONIA" con fascetti e data "30.11.41.XX".





Figura 2. Documenti postali trasportati dall'aereo Campini-Caproni il 30 novembre 1941. a) La lettera affrancata con una lira; b) Cartolina affrancata con 60 cent.

b)

Lo stato di guerra nel 1941 non aveva permesso l'emissione di francobolli per l'evento ma solo dopo 4 anni, più precisamente dal 1° ottobre 1945 in poi tra i francobolli della serie di posta aerea della serie democratica troviamo un magnifico omaggio a quell'aereo, la sagoma del Campini-Caproni, simbolo di una nuova e più veloce modalità di volare, venne riportata in ben sette francobolli e poi su un francobollo della serie emessa per i 50 anni dell'Aeronautica Militare Italiana (figura 3).

















Figura 3. Esemplari emessi dal 1º ottobre 1945 dalla Repubblica Italiana per la posta aerea. L'ultimo esemplare da 180 lire fa parte della serie, di sei francobolli, emessa nel 1973 per i 50 anni dell'Aeronautica Militare Italiana.

Vorrei concludere questo lavoro riportando quattro foto (figura 4), la prima vede la fusoliera oggetto delle prove a punto fisso, oggi esposta al Museo nazionale della scienza e della tecnologia di Milano, segue una foto di Secondo Campini al lavoro con Giovanni Battista (detto Gianni) Caproni nella galleria del vento con un modellino dell'aereo a cui stanno lavorando; Secondo Campini che saluta Mario de Bernardi nell'abitacolo del CC1, prima del volo Milano-Guidonia; e infine l'esemplare CC2 conservato al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle.

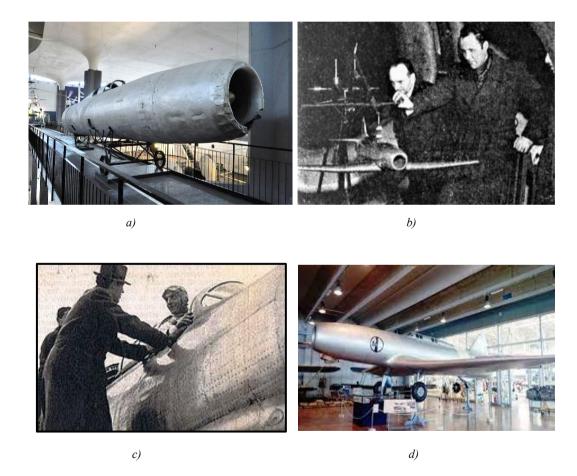


Figura 4. a) La fusoliera oggetto delle prove a punto fisso oggi esposta al Museo nazionale della scienza e della tecnologia di Milano; b) S. Campini (a destra) e Caproni nella galleria del vento con un modellino dell'aereo a cui stanno lavorando; d) S. Campini saluta Mario De Bernardi nell'abitacolo del CC1, prima del volo Milano-Guidonia; e) L'esemplare Campini-Caproni CC2 conservato al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle.

Queste poche immagini ci aiutano a riassumere brevemente la storia di questo aero riportando alcune date:

1934 - a seguito dell'incontro di Secondo Campini con il Duce, il Ministero dell'Aeronautica aveva passato alle officine Caproni di Taliedo l'ordine di costruzione di due aerei a reazione;

1940 - il primo aereo Campini-Caproni (CC1), a cui venne assegnato il numero di costruzione NC.4849, era pronto per i collaudi iniziati da parte di De Bernardi il 28 agosto 1940, con un volo di 10 minuti poi il 16 settembre per 5 minuti, il primo volo ufficiale per la consegna al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica di Guidonia risale al 30 novembre 1941 quando Mario de Bernardi e l'ing. Giovanni Pedace volarono dall'aeroporto Milano Linate a quello di Guidonia a Roma, percorrendo 475 km alla velocità media di 209 km/h. L'esemplare NC.4849, una volta consegnato al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica presso l'aeroporto di Guidonia, ricevette la matricola militare MM.487 e fu provato in volo dal 13 gennaio 1942 al 27 agosto 1942. Fu quindi sistemato in un hangar dell'aeroporto di Guidonia dove rimase gravemente danneggiato in seguito al bombardamento del 24 ottobre 1943. Dopo la fine della guerra fu recuperato da una commissione inglese che lo trasferì a Farnborough per essere studiato, fu poi demolito nel 1949.

1941 - il secondo aereo CC2 con numero di costruzione NC.4850 iniziò i collaudi dopo alcune prove a terra con il suo primo volo del 31.8.1941 ricevette la matricola militare MM.488. Non venendo mai inviato al centro sperimentale di Guidonia rimase conservato presso le Officine Caproni di Taliedo e quindi preso in carico nel dopo guerra dall'Aeronautica Militare che lo espose presso il Museo dell'Aria di Torino negli anni sessanta e quindi al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle dove è tuttora conservato. Presso questa struttura alcuni soci del Gruppo Amici Velivoli Storici notarono un numero "2" sotto i piani di coda, particolare che era già visibile su una foto del medesimo velivolo scattata al tempo dei collaudi.

# VII CENTENARIO DELLA MORTE DI DANTE ALIGHIERI

Emissione dell'8 settembre 2021





PER INFORMAZIONI E ACQUISTI:

COMMERCIALIZZAZIONE FILATELICA E NUMISMATICA - GOVERNATORATO

order.cfn.economia⊕scv.va - www.cfn.va - www.vaticanstate.va tel. +39 0669883414 - fax +39 0669881308



# LE MARCHE DA BOLLO DEL VATICANO

## Pierluigi Benedetti

### Marche per gli atti giudiziari (diritto canonico)

Con l'istituzione della Sacra Romana Rota e del Tribunale Supremo della Signatura Apostolica, di cui alla "Lex Propria" di S.S. Pio X del 29 giugno 1908 (ASS XLI/1908), venne regolamentata, in appendice alla legge, la tassazione delle spese giudiziarie, che, inizialmente dovevano essere riscosse a mezzo carta bollata e successivamente a mezzo applicazione sul documento di una marca di forma quadrata, dentellata su due o quattro lati, di colore paglierino, recante l'impronta dell'ombrellino papale con le chiavi incrociate ed il valore in "LIB.", il tutto dentro un tondo in cornice tripla. L'abbreviazione "LIB." seguita dal valore delle diverse marche, espresso in cifre romaniche fino a LIB. C e in cifre arabiche fino a LIB. 500, significa "Libellas", come risulta leggendo, in appendice alla Lex Propria, il punto 7 del CAP. I – De Taxatione Expensarum Giudicialium: "7. Ad occorrendum expensis iudicialibus universe sumptis eponenda est in arca nummaria Sacrae Rotae pro prudenti Ponentis arbitrio pecuniae summa a 100 ad 500 libellas.".

Consultando il vocabolario di latino/italiano si trova che "libellas" vuol dire "piccola moneta o liretta", così come nel 1908 il valore della carta bollata del Regno d'Italia risultava espresso in Lire. La figura 1 riporta una quartina tetebeche nuova, con piena gomma, della marca da LIB. 500. Queste marche furono utilizzate fino agli anni 50; successivamente si tornò all'uso della carta bollata

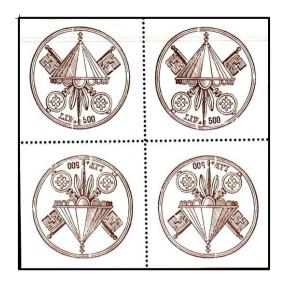


Figura 1. Marca da bollo riportata in una quartina tete-beche da LIB. 500. Queste marche furono utilizzate fino agli anni 50.

con il valore indicato in "Lire" e dall'anno 2002 con il valore indicato in "Euro". I due documenti per "NULLITATIS MATRIMONII" di figura 2, del 1943 e 1946 portano applicata una marca da LIB. V ed una da LIB. LX.



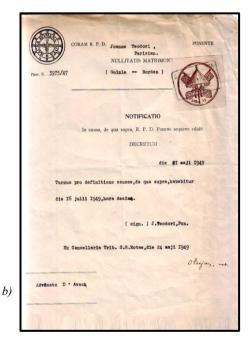


Figura 2. Due documenti del 1843 e 1946 che riportano rispettivamente a) una marca da LIB. V; b) una da LIB. LX b).

### Marche per gli atti giudiziari (diritto civile e penale)

Con la legge delegata n. VIII, emanata dal Governatore dello Stato della Città del Vaticano il 5 febbraio 1940 (AAS Suppl. 12/1940, n.1, 12 feb.1940, p.1-4), furono istituiti e determinati i diritti in materia giudiziaria, da riscuotersi mediante applicazione sugli atti e documenti di marche per "diritti di cancelleria" (figura 3a) da lire cinque, color viola, senza filigrana. Sul documento (figura 3b) che segue risultano applicate due marche da lire 5 per i diritti di legalizzazione della firma del Cancelliere della "Pontificia Academia Scientiarum" da parte del Tribunale di 1° istanza.



Figura 3. a) Marca per diritto di cancelleria da 5 lire; b) Avanti e retro di un documento dove risultano applicate due marche da lire 5 per i diritti di legalizzazione della firma del Cancelliere della "Pontificia Academia Scientiarum" da parte del Tribunale di prima istanza.

b)





### Marche per diritti di segreteria di notariato e amministrative

Con la legge delegata n. IX, emanata dal Governatore il 5 febbraio 1940 (AAS Suppl. 12/1940, n.1, 12 feb.1940, p.1-4), furono istituiti e determinati i diritti di segreteria e di notariato (figura 4), da riscuotersi mediante applicazione sugli atti e documenti di marche per "diritti di segreteria" da lire cinque, color seppia, senza filigrana e di marche per "diritti di notariato" da Lire cinque, color giallo, senza filigrana; la quartina che segue risulta annullata con timbro tondo della "DIREZ. GEN. SERVIZI ECONOMICI – UFFICIO MERCI".



Figura 4. Marche da 5 lire, a) per diritti di segreteria; b) Marca per diritti di notariato; c) Quartina annullata con timbro tondo della "DIREZ. GEN. SERVIZI ECONOMCI – UFFICIO MERCI";

Contestualmente all'aggiornamento della tabella dei diritti in materia giudiziaria, di segreteria e di notariato, di cui alla legge delegata n. LI, emanata dal Governatore il 5 agosto 1949 (AAS 41/1949 – Suppl. 1), fu prevista l'emissione di nuovi valori di marche dello stesso tipo in uso, e precisamente:

-per i diritti di segreteria: L. 10, L. 20, L. 50, L. 100, L. 500, L. 1.000;

-per i diritti in materia giudiziaria: L. 10, L. 40;

-per i diritti di notariato: L. 20.

Si stabilì inoltre che "fino ad esaurimento potranno essere utilizzate le marche attualmente in uso, variandosi su di esse l'indicazione del valore mediante sovrastampa, sull'esistente parola "cinque", del nuovo valore, in cifre arabiche, come al comma precedente.". Furono pertanto sovrastampate le marche in uso già predisposte con il vecchio valore di lire cinque, e precisamente per i diritti di segreteria (figura 5a) mentre in figura 5b è riportato un permesso di accesso alla Città del Vaticano rilasciato ad un dipendente dell'Amministrazione Beni S. Sede.





Figura 5. a) Marche da 5 lire per i diritti di segreteria sovrastampate con valori da 10 a 1000 lire; b) Un permesso di accesso alla Città del Vaticano con tre marche da 100 lire.

Con la stessa modalità vennero sovrastampate le marche in uso per i diritti di cancelleria e di notariato (figura 6).





Figura 6. Marche per i diritti in materia cancelleria e di notariato soprastampati.

Con il decreto N. LXXXVI, emanato dalla Pontificia Commissione per lo Stato della Città del Vaticano il 9 aprile 1954 (AAS – Suppl. 26/1954 n. 2), fu modificata la tabella delle somme da pagare per il rilascio di documenti e fu unificata la riscossione dei diritti in materia giudiziaria, di segreteria e di notariato mediante applicazione di "marche amministrative" di formato più piccolo (mm.20x24), (figura 7) dentellate 14, senza filigrana, di quattro valori diversi



Figura 7. Marche amministrative per la riscossione dei diritti in materia giudiziaria, di segreteria e di notariato.

L'uso prolungato nel tempo delle nuove marche amministrative ha reso necessarie varie emissioni, anche con altri differenti valori, con o senza filigrana e diversa dentellatura (figura 8).





Figura 8. Marche amministrative: a) Senza filigrana dentellate 11¾; b) Con filigrana chiavi decussate e dent. 14x14½; c) Quartina senza filigrana dentellata 11 timbrata: SEGRETERIA GENERALE UFFICIO MERCI"

In figura 9 sono riportati il fronte ed il retro di una tessera di libero ingresso ai musei e Gallerie Pontificie rilasciata il 30/4/1970, con applicate nel retro due marche amministrative da lire 500 e da lire 1.000 annullate con bollo tondo "GOVERNATORATO STATO DELLA CITTA" DEL VATICANO" ed all'interno "DIREZIONE GENERALE CONSULENTI MUSEI E GALLERIE PONTIFICIE".





Figura 9. Una tessera di libero ingresso ai musei e Gallerie Pontificie rilasciate con marche amministrative.

Con ordinanza n. CCCLXXIII emessa dal Presidente del Governatorato il 28 dicembre 2001 venne prorogato il corso delle marche amministrative espresse in lire: "Art. 1 – Le marche amministrative espresse in lire conservano, anche dopo

il 1°.1.20002 e fino a nuova disposizione, la loro validità per il valore ad esso attribuito in Euro, secondo le istruzioni che verranno impartite. Fino a che non verranno impartite le istruzioni di cui al primo comma del presente articolo, si procederà all'applicazione delle marche espresse in lire, seguendo il criterio dell'arrotondamento per eccesso alle migliaia di lire."

Con successivo decreto vennero impartite le istruzioni per l'emissione di nuove marche amministrative in euro. Attualmente si conoscono tre marche, di valore 2,5 5,0 e 25,0 euro, senza filigrana, dentellate 15, con la dentellatura laterale interrotta in basso da due lunette (figura 10).



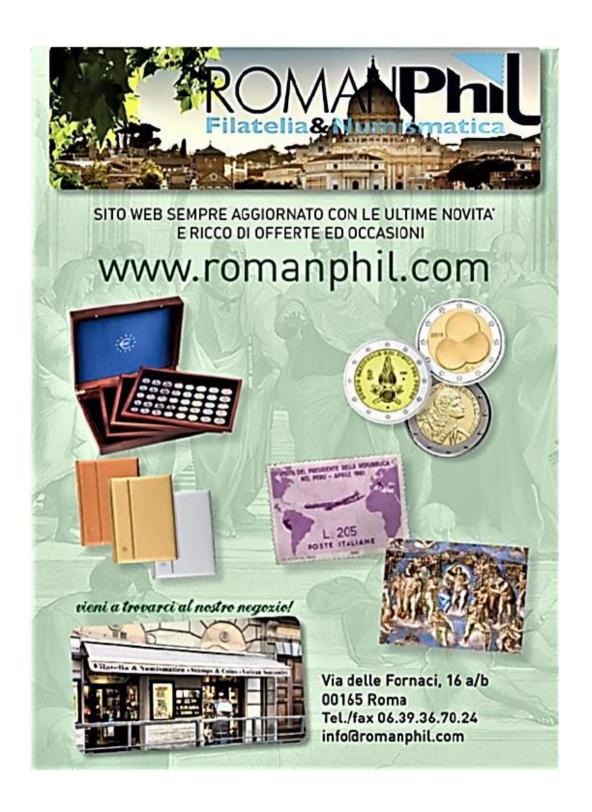




Il valore da 2,5 euro di colore verde, è utilizzato in prevalenza per la legalizzazione degli atti da Stato Civile, Anagrafe, Notariato e peril rilascio di documenti per autoveicoli. Con decreto emanato dal Presidente della Pontificia Commissione il 1° giugno 2014 (prot.n. 537569 del Governatorato) la marca amministrativa cartacea da Euro 1,00 di colore blu, utilizzata per la registrazione degli atti privati, è stata sostituita definitivamente dal contrassegno emesso con timbro blu (figura 11) avente lo stesso valore nominale e la stessa fattezza.



Figura 11. Timbro blu che sostituisce la marca amministrativa cartacea da Euro 1 utilizzata per la registrazione degli atti privati,





Via Val Grana, 8 00141 Roma Tel. 06/812.56.61 (con segr. tel.) Tel. 06/812.18.78 (con segr. tel.) Tel. 06/810.68.16 (con telefax)

Sito internet: www.filarte.it E-mail: info@filarte.it P.I. 05114831000





Consulente Filatelico Perito del Tribunale di Roma Stime, Perizie, Divisioni Ereditarie Acquisto e Vendita (Listini omaggio)

Via Bellinzona 20 - 00198 ROMA - tel. 06 85355302 fax 06 96035690 - www.ipoligrafi.it - info@ipoligrafi.it



Il ruolo dell'oracolo di Delfi, nella colonizzazione dell'occidente, in particolar modo Sicilia e Magna Greca, è un problema in parte aperto ancora oggi. Gli studiosi dispongono di due forme di documentazione: «diretta» e «indiretta», per studiare come e perché il santuario di Delfi fosse tanto importante per quelle colonie. Testimonianze «dirette» che attribuiscono un ruolo più o meno decisivo dell'oracolo di Delfi nella fondazione di colonie in occidente, sono autori come Erodoto, Tucidide, Platone ma soprattutto Plutarco che definiva la consultazione preventiva, degli oracoli greci in generale e di Delfi in particolare, come pratica consueta, se non doverosa.

Testimonianze letterarie di rappresentazioni del ruolo svolto da Apollo nella colonizzazione greca dell'occidente è posto da una serie di testi che coprono un arco cronologico molto ampio che va dal VI sec. a.C. al III sec. d.C. L'autore che più di tutti ci ha fornito informazioni utili sulle tradizioni oracolari delfiche è Plutarco il quale fornisce una panoramica di come interpretare le avvertenze date dall'oracolo.

La documentazione «indiretta» è costituita da testimonianze di varia natura che offrono indizi sulle relazioni, sviluppatesi in epoche successive, fra le colonie e il santuario delfico, esse sono per lo piò tesori reali o monete con soggetti delfici. Generalmente, tradizioni oracolari delfiche si riflettono nella costruzione

identitaria delle colonie fortemente legate all'Apollo archegete, ma non tutte le colonie hanno sviluppato tali tradizioni a prescindere che abbiano avuto o meno rapporti commerciali con Delfi.

Léon Lacroix ci mostra come lo studio dei tipi monetari arricchisca la nostra conoscenza sulla colonizzazione greca in occidente. Le prime esperienze monetali in Italia avvennero nelle colonie achee dell'Italia meridionale in un periodo stimabile intorno al 550 a.C. Questa arcaica monetazione venne prodotta con una particolarissima tecnica che le rese del tutto originali, se non uniche nel panorama numismatico classico: il diritto si presenta in rilievo, un tipo molto simile, ma non identico, è ripetuto sul rovescio ma in incuso. L'abilità degli antichi incisori fece sì che le due immagini corrispondessero perfettamente, tanto da far pensare a monete prodotte con una tecnica a sbalzo o a un brockage. Le città che produssero monete incuse furono Sibari, Siri, Crotone, Metaponto, Poseidonia, Caulonia, Taranto, Reggio e Zancle. Le emissioni, anche se diversificate geograficamente, furono molto omogenee per la tecnica e lo stile adottato. Le monete seguirono il sistema ponderale euboico-corinzio, tale per cui uno statere d'argento di 8,70 g si divideva in tre dracme di 2,90 g, secondo questo schema: I statere = 3 dracme = 4 trioboli = 12 oboli.

Importante contributo è quello di Léon Lacroix quando afferma: "Noi potremmo chiedere alle monete delle informazioni sui legami che uniscono la metropoli alla colonia e potremmo ugualmente interrogarle su alcuni aspetti della colonizzazione leggendaria tanto in Sicilia come in Italia meridionale. La presenza, sulle monete, di emblemi apollinei permette di approfondire lo studio su una questione controversa, ossia quella dell'importanza, data a Delfi, nella fondazione delle colonie greche". Lacroix studia da una parte le fonti relative alla fondazione di Naxos, e dall'altra l'intervento dei Samii a Zancle/Messana contro Anaxilas di Reggio e la fondazione di Selinunte. Sono da segnalare, per Selinunte (Sicilia), due tipologie monetali: Apollo e Artemide su un carro, ed Eracle insieme al toro cretese (figura1).



Figura 1. a) Selinunte, Tetradracma, circa 460-440 a.C. D: Artemide guida la quadriga a sinistra, accanto a lei, Apollo in piedi che scocca la freccia, R: Selinos nudo che cammina a sinistra, tenendo nella mano destra una fiale sopra un altare a baldacchino, ramo di palma nella mano sinistra, gallo in piedi a sinistra davanti all'altare, a destra, foglia di sedano e toro in piedi su una base; b) Selinunte, Didracma circa 460-440 a.C., D: Eracle nudo che sottomette il toro cretese R: HU-YAS, nudo, figura del dio fluviale Hypsas in piedi, con fiale nella mano destra sopra un altare a baldacchino e ramo nella sinistra, serpente attorcigliato all'altare, airone e foglia di sedano a destra.

Malgrado le tipologie monetali di Naxos rechino di norma la testa di Dioniso al diritto e il grappolo d'uva al rovescio, sono state trovate monete con l'effigie di Apollo al dritto e il Kantharos al rovescio (figura 2), databili al V sec. a.C., ascrivibili al repertorio delfico.



Figura 2. Naxos, Tetradracma, circa 420-403 a.C., D: Testa laureata di Apollo . R: Kantharos con tre palline intorno.

Lacroix sull'argomento trattato delle "Emigrazioni dei popoli e la colonizzazione leggendaria in Sicilia", dedicato alle tradizioni che menzionano i Sicani, gli Elimi, il dio Eolo e i suoi figli, ricorda come questi ultimi si ritrovano sulle monete di Reggio, Zancle/Messana e Tyndaris (figura 3).

In particolare le monete di Segesta fanno allusione alle origini troiane della città, dato che i Segestani pretendevano di discendere dagli Elimi, a loro volta discendenti dei Troiani, Lacroix spiega questa assimilazione con la rivalità che opponeva Segesta a Selinunte.



Figura 3.

SICILIA. Segesta, Didracma, circa. 470-461 a.C., D: Segugio in piedi a destra, annusando la terra, R: SEGESTAZIBEMI (retrograda), testa della ninfa Segesta a destra, con indosso filetto sotto il quale i capelli raccolti dietro.



BRUTTIUM, (Calabria), Reggio, Tetradracma, circa 435-425 a.C., D: Testa di leone, R: Iokastos (figlio di Eolo) seduto a sinistra, tenendo in mano il bastone; tutto dentro una corona d'oliva.



SICILIA, Zancle/Messana, Litra, 310-288 a.C. D: PELORIAS, Testa inghirlandata di Pelorias (personificazione del Capo Peloro) a sinistra, R: MESSANIWN, guerriero nudo, Pheraimon (figlio di Eolo), con elmo e scudo sul braccio sinistro, lancia puntata in avanti nella mano destra.



SICILIA, Tyndaris, Bronzetto 380-254 a.C. D: Testa di Apollo con corona di alloro, R: Agathyrnos in piedi. con lancia e scudo. Agathyrnos, figlio di Aiolos (Eolo), era considerato il fondatore dell'omonima città di Agathyrnon, non lontano da Tyndaris.

Lacroix sull'argomento: "Eponimi e Fondazioni leggendarie in Italia meridionale", riporta la leggenda di Eracle a Crotone, sulle origini di Metaponto, e in seguito la fondazione di Taranto (figura 4). Notiamo subito che a Taranto, il giovane che cavalca un delfino è Taras (eroe eponimo e fondatore della città). Oltre alla rappresentazione di Taras col delfino vi sono diverse rappresentazioni di Taras, (Taras e Poseidon, Taras eroizzato e Taras da bambino), ognuna con un proprio significato preciso.

Lacroix sull'argomento: "Il sito della colonia" mette in evidenza gli aspetti archeologici e topografici delle colonie greche in Italia, in primis le informazioni sull'ambiente marittimo, della già nominata Zancle/Messana, di Siracusa, Gela ma anche sulla fertilità del suolo a Cuma, Metaponto, Selinunte, Crotone e Taranto e sul ruolo dei fiumi e delle sorgenti legate alle origini delle città.



Figura 4.

BRUTTIUM, (Calabria) Kroton. Dracma, circa 420 a.C. D: prua e mazza dietro, due delfini in esergo. Tripode; grano a sinistra, E sotto [OIKISTAS], R: Eracle seduto a sinistra su una roccia ricoperta di pelle di leone, tiene un ramo nella mano destra sopra un altare e uno scettro nella mano sinistra.



LUCANIA, Metaponto. Dracma, 440-430 a.C. circa. D: Spiga d'orzo con sei chicchi, R: Apollo in piedi di fronte con testa a destra, tende l'arco; tutto all'interno di una corona d'alloro.



CALABRIA (Puglia), Taranto, 272-279 a.C., D: ARISTO-KRATHS in due righe sotto la giovinezza a cavallo che tiene le redini con Nike che vola proprio sopra incoronando il giovane, R: TARAS che tiene kantharos e tridente, cavalca un delfino, PI nel campo a sinistra, hermes nel campo a destra.

Sull'argomento: "L'Oracolo di Delfi e la colonizzazione" Lacroix affronta uno studio sistematico dei tipi monetari. Egli dimostra innanzitutto, per quanto riguarda Naxos, che Apollo l'archegete, che ha presieduto l'insediamento dei coloni calcidesi in Sicilia, è l'Apollo di Delfi. L'Apollo archegete guidò anche i coloni dell'Eubea a Cuma in Campania. Anche Napoli, colonia di Cumana, è posta sotto la protezione del dio di Delfi. Lo stesso dio archegete appare sulle monete di Rhégion. Selinunte, colonia di Megara, ha da parte sua legami con Delfi, così come Metaponto, fondata dalla città di Pilo in Messenia. Infine, Apollo archegete (figura 5) appare anche nei tipi monetali di Crotone e Caulonia quale divinità fondatrice di queste due città. Neapolis, originariamente chiamata Parthenope, fu fondata dai Cumani nell'VIII sec. a.C. e successivamente rifondata dai Cumani nel corso del VI secolo a.C. e le cambiarono nome in Neapolis. Successivamente fu minacciata dai Sanniti nel 420, essi avevano invaso la Campania, e nel 390 a.C., occuparono la cittadella. Nel 290 Neapolis cadde nelle mani dei Romani, ma rimase sempre essenzialmente una città greca, e continuò a coniare monete d'argento probabilmente fino alla fine della prima guerra punica, 241 a.C. Le monete di Neapolis sono state descritte in ordine cronologico: -il periodo I, circa 450-340 a.C., Didracmi con al D: Testa con elmo di Atena o Testa di Ninfa Sirena Parthenope, al R: Toro dalla testa umana, successivamente, al D: Testa di Apollo, al R: un Cavaliere; -il periodo II, circa 326-241 a.C., Didracmi di stile semplice, al D: Testa di ninfa, al R: Toro dalla testa d'uomo.



Figura 5. Circa 250-225 a.C., D: Testa laureata di Apollo a sinistra, AY dietro, R: Cithara e omphalos; NEOPOLITWN sotto, Thrysos

Cuma (in latino Cumae) è una città campana dei Campi Flegrei. Il nome deriva da quello greco Kymé (Κυμή). In particolare, la polis greca è considerata la prima colonia fondata dai greci sulla penisola italiana. Nonostante sia tra le più antiche città italiote, la monetazione a Cuma inizia tardi, solamente nel V secolo a.C. Si ipotizza che la spinta a coniare monete venga da motivazioni di politica internazionale. In questo periodo c'è un conflitto tra Etruschi e Cartaginesi da una parte e Greci dall'altra per il controllo del Tirreno centrale. Con la battaglia di Cuma, (474 a.C.), lo scontro navale tra la flotta siracusana e le flotte alleate etrusche e cartaginesi, i greci posero fine all'espansionismo etrusco nell'Italia meridionale. La monetazione cumana inizia in questi anni e l'incertezza politica è espressa dal fatto che le prime monete cumane usano tre piedi differenti, associati a diverse aree siciliote e italiote. I tre piedi usati sono il calcidico, l'atticoeuboico ed il foceo; dopo le prime monetazione quest'ultimo è l'unico a rimanere in uso. Questo clima d'incertezza è evidenziato dall'emissione di monete d'oro, fatto infrequente tra le colonie greche del V secolo. L'unica altra emissione di monete d'oro in questo secolo è un triobolo d'oro (1,36 g) emesso a Posidonia. La moneta d'argento di Cuma, sullo standard foceo o campano, dura dal 480 al 423, data della conquista di Cuma da parte dei Sanniti. Cuma ricevette da Roma lo status di civitas sine suffragio, ma né allora né durante il periodo di maggiore prosperità sembra aver coniato monete di bronzo (figura 6), poiché le poche monete di bronzo conosciute erano probabilmente un tempo placcate d'argento.



Figura 6. Campania, Cuma, Didracma, 325-300 a.C., D: Testa di ninfa con diadema, orecchini e collana, R: KYMAIΩN, toro con la faccia da uomo che avanza a destra, in alto Nike volante che porta una corona.

Caulonia, sulla costa orientale dell'odierna Calabria, era una città achea di antiche origini, Il mito vuole che, dopo la guerra di Troia, gli Achei guidati da Tifone di Aegium sbarcarono sulle coste della Calabria e, con l'aiuto dei Crotoniati, distrussero il regno di Clete. Solo suo figlio Caulon si sarebbe salvato e avrebbe ricostruito la città. Nel VII secolo a.C. era strettamente alleata sia con Crotone che con Sibari e, come dimostrano il gran numero delle sue monete ancora esistenti, (figura 7) deve essere stata una delle città più fiorenti del gruppo, Caulonia fu distrutta da Dionisio di Siracusa e il suo territorio fu colonizzato da Locri, alleata del tiranno.



Figura 7. Bruttium, Caulonia, Nomos, 525-500 a.C., D: Apollo nudo che cammina a destra, tiene un ramo, demone che corre a destra sul braccio esteso, cervo in piedi con testa invertita su una linea di terra separata, testa invertita, O nel campo interno destro, punto rialzato e bordo del cavo, R: Stessi tipi, invertito e incuso, ma senza il demone.

La monetazione di Delfi fu emessa, non regolarmente, furono coniati stateri, tridracme, dracme, emidracme, oboli ed emioboli. I tipi usati fanno riferimento al santuario o direttamente ad Apollo: la testa di ovino è un riferimento alla leggenda, che il posto per il tempio di Apollo a Delfi sia stato trovato per mezzo di una capra che si era persa. Il tripode delfico era il luogo su cui era seduta la Pizia, la sacerdotessa che pronunciava gli oracoli nel santuario, presso l'omphalos, l'ombelico del mondo. Una capra era sacrificata prima della consultazione della Pizia. Il delfino è un simbolo parlante del nome del santuario, di Delfi, le fonti più antiche, come gli inni omerici ad Apollo, citano anche un serpente femminile, Delfina ( $\Delta \epsilon \lambda \varphi \iota v \eta \varsigma$ ), che era custode dell'oracolo. Il piede numismatico usato è l'eginetico che prevedeva uno statere di circa 12,3 g.



Figura 8. Delphi, Phokis, AR Triobolo, 356-346 a.C., D: Testa di toro di fronte. R: F-O sotto la testa dell'Apollo Delfico rivolta a sinistra, lira dietro la testa.

Da queste testimonianze, Lacroix conclude che i coloni greci riconoscevano realmente nell'Apollo di Delfi (figura 8) la qualità di archégète e che non si può negare l'influenza del dio nel movimento di colonizzazione. Il merito dell'autore non è solo quello di aver mostrato l'importanza delle monete per l'argomento che ha trattato, ma anche di aver mostrato come le monete siano testimoni dei rapporti oracolari dei nostri antenati (figura 9).

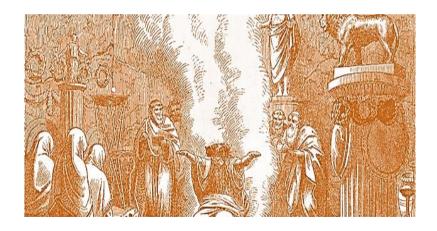


Figura 9. L'oracolo di Delfi, il più famoso e temuto centro oracolare del mondo greco.

### Bibliografia

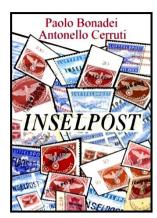
L. Lacroix. Monnaies et colonisation dans l'Occident grec, in Académ Royalede Belgique Classe Des Lettres Mémoires.

Jacquemin. Offrandes monumentales italiotes et siceliotes à Delphes, in La Magna Grecia e i grandi santuari della Madrepatria, Atti del 31° convegno di studi sulla Magna Grecia, Taranto 4-8 ottobre 1991. M. Lombardo. Delfi e la colonizzazione in Occidente, in Ethne, identità e tradizioni: la "terza" Grecia e l'Occidente, edizioni ETS, 2 volumi, 900 pagine, Firenze 2011.

M. Lombardo. Le concezioni degli antichi sul ruolo degli oracoli nella colonizzazione greca, in Annali della Scuola Normale Superiore di Pisa. Classe di Lettere e Filosofia Serie III, Vol. 2, No. 1, 1972.



# La Sezione Numismatica dell'AFI offre: -valutazioni gratuite delle collezioni; - il Servizio Novità; -scambi vantaggiosi tra i soci; - incontri periodici la domenica (8.30-12.00) presso la sede AFI in Lungotevere Thaon di Revel n.3 Roma TEL. 339 180.7785



Questo volume, di agile consultazione e riccamente illustrato, rappresenta una guida alla conoscenza delle soprastampe Inselpost, comprese le rarità, le varietà, gli errori di tavola; fondamentale per distinguere gli originali dai falsi e scoprire le poche buste esistenti.

Prezzo di copertina

100,00 euro



allo studio degli Originali e dei Falsi dei primi francobolli di molti paesi d'Europa contiene lo studio di Sardegna, Toscana, Francia, Gran Bretagna, Danimarca, Norvegia, Svezia e Finlandia. Prezzo di copertina 100,00 euro



170 pagine a colori con centinaia di immagini ed ingrandimenti degli esemplari emessi per i Cantonali di Svizzera (Basilea, Ginevra, Zurigo e città ad esse collegate), delle prime emissioni delle poste federali e del Prontificio.

Prezzo di copertina
100,00 euro

### ORIGINALI E FALSI



Centinaia di immagini ed ingrandimenti dei francobolli di Lombardo Veneto, Austria, Modena, Parma e Romagne che evidenziano le caratteristiche – francobollo per francobollo - per poter identificare gli originali e distinguere le falsificazioni. Prezzo di copertina 100,00 euro



170 pagine a colori con centinaia di immagini ed ingrandimenti riprodotti nei dettagli dei francobolli di Napoli (Regno, Dittatura, Luogotenenza e Province), di Sicilia e di quelli emessi durante il Regno di Vittorio Emanuele II Re d'Italia. Prezzo di copertina 100,00 euro



Prima parte di uno studio del tutto inedito dedicato finalmente a fare chiarezza su molte delle soprastampe apposte sui francobolli dell'area italiana. Questo testo illustra le differenze che distinguono gli originali dai falsi di Italia Regno, Trentino, Venezia Giulia, C.L.N., Emissioni locali, Base Atlantica, Zara e di tante altre emissioni.

Prezzo di copertina 75,00 euro

### ATTIVITA' DELL'ASSOCIAZIONE

Appena si è presentata la possibilità di riunirci presso la nostra sede, la domenica mattina del 27 giugno 2020, abbiamo sperimentato un incontro con la presenza di circa 30 espositori. Abbiamo registrato (come riportato nelle foto) una presenza complessiva di circa 90 persone ottenendo un buon risultato, considerando anche il piacevole pranzo al termine dell'incontro.





Il Consiglio Direttivo del 26 settembre 2021 ha ratificato le date del Convegno Romano AFI per il 13-14 novembre 2021 e dell'Assemblea ordinaria per il 19 dicembre per procedere alle elezioni e all'assegnazione delle nuove cariche sociali per il biennio 2022-2023. Sono state approvate 14 richieste di iscrizione all'Associazione da parte di: Giancarlo Barbin, Claudio Catoni, Mateo D'Addetta, Giovanni Di Brino, Laura Dominissini, Maurizio Dusio, Giordano Falciatori, Etrusca Gigli, Rudy Olivieri, Andrea Panciotti, Vincenzo Paolantoni, Marco Ricalzone, e gli junior: Giulio Martini, Gregorio Fisi.

La costante attività del Laboratorio di Filatelia del Centro di Televita di Roma presso la Parrocchia di San Frumenzio, un Laboratorio noto per gli incontri filatelici settimanali, dove alcuni soci dell'AFI offrono da anni il proprio contributo, ha in periodo Covid-19 organizzato una serie di video-conferenze, il lunedì dalle ore 17.00 alle 18.30. I lavori, coordinati da Sergio Cametti con la consulenza tecnica di Giovanni Grauso hanno permesso di sviluppare circa 50 interventi molti di essi registrati sul link:

### https://www.sfogliami.it/fl/236121/594ndefpkjfcp95gbdgt2fr1mdvh

Gli incontri sono stati l'occasione per i partecipanti di scoprire la potenzialità di questo strumento telematico per parlare di temi classici della filatelia e di storia postale. Ogni appuntamento ha visto una presenza di 10-20 persone in totale 30 partecipanti. Gli incontri telematici continuano ma va comunque confessato quanto grande sia oggi il desiderio di passare:

dal Laboratorio telematico



al Laboratorio in presenza.



Enxo Diena s.r.l.
di Raffaele Maria Diena
Esperti filatelici da quattro generaxioni
Strudio Peritale Italiano
Via Crescenxio 19 - 00193 Roma
Tel. 06-6802176 Fax 06-68308108
e-mail rafdiena & tin.it









## GRANDI STORIE, PICCOLO SPAZIO.

## filatelia

Quando una storia è davvero grande si può raccontare anche con un francobollo. Come quella di Euro 2020, l'evento calcistico che dopo oltre un anno ha riportato i tifosi negli stadi di tutta Europa. Diventa anche tu collezionista di grandi storie, acquista i francobolli e i prodotti filatelici su filatelia.poste.it.



