



Dipartimento di Scienze Politiche

Cattedra di Teoria e Storia dei Partiti e dei Movimenti Politici

**L'AEROPLANO E LA MACCHINA DA PRESA: L'INFLUENZA DEL CINEMA  
SULLA CREAZIONE DEL MITO DELL'AVIAZIONE FASCISTA**

RELATORE:

*Prof. A. Ungari*

CANDIDATO:

Vittorio Iacopini

*Matricola*

097812

ANNO ACCADEMICO 2022/2023

*Una volta che abbiate conosciuto il volo,  
camminerete sulla terra guardando il cielo,  
perché là siete stati e là desidererete tornare.*

Leonardo Da Vinci

<b>Indice</b>	
<b>Introduzione</b>	3
<b>1. Aeroplano e cinema, invenzioni della modernità</b>	
1.1. L'invenzione del cinema e il primo volo dei fratelli Wright	5
1.2. La Grande Guerra e il mito degli eroi da caccia	8
1.3. D'Annunzio poeta "volatore" e il volo di Keller su Roma	14
1.4. La fondazione della regia aeronautica e la stagione delle imprese	19
<b>2. Cinema, fascismo e aeroplani</b>	
2.1. Il cinema per la costruzione della nuova civiltà metapolitica italiana	28
2.2. La regia aeronautica sui cinegiornali LUCE	34
2.3. Due collaboratori d'eccezione: Bruno e Vittorio Mussolini	40
<b>3. I film dell'aria</b>	
3.1. I film prima della guerra	45
3.2. La parentesi di Rossellini	51
3.3. I film che accompagnano la guerra italiana	54
<b>Conclusioni</b>	58
<b>Bibliografia</b>	60
<b>Abstract</b>	63

## Introduzione

Un lungo, articolato, movimento di macchina iniziato oltre 100 anni fa. Una carrellata di immagini: dal volo dei fratelli Wright documentato dalla macchina da presa, alla moderna guerra aerea ripresa in una fredda soggettiva tecnologica. L'occhio umano è stato progressivamente sostituito da sofisticate ottiche magari a bordo di un aereo drone pilotato dall'altra parte del mondo. Il cinema e l'aeroplano è forse il campo dello spettacolo «dove la rappresentazione degli eventi domina la presentazione dei fatti»<sup>1</sup>, per dirla con le parole di Paul Virilio che per ora è l'unico, ad aver indagato l'estetica che accompagna questo inedito sistema d'arma, nato dall'integrazione di un veicolo da combattimento e una sofisticata macchina che riprende immagini.

Se non vedo non credo, è il dubbio che le Scritture attribuiscono all'apostolo Tommaso. “Beati coloro che non videro e tuttavia credettero!”, risponde il figlio di Dio. La nuova frontiera della tecnologia aeronautica ripropone oggi quella risposta. La tecnologia stealth rende gli aerei invisibili ai radar, ma essi esistono e dunque oggi si può credere anche senza vedere.

Fuori dal terreno della teologia, invece, l'uomo ha sempre avuto il bisogno di vedere per credere. Del resto, ogni tecnologia è a suo modo un'icona: lo è soprattutto l'aereo. Esso risponde al desiderio primordiale dell'uomo di elevarsi. È la riproduzione moderna del mito classico di Icaro e per questo è diventato subito un'icona della modernità.

Il popolo ha bisogno di icone. Le dittature hanno bisogno di icone. E il cinematografo è l'icona per eccellenza perché offre la possibilità di rappresentare altre icone in movimento. Una arte nuova per rappresentare la quale si è dovuta aggiungere una settima Musa alle sei che provengono dal mondo classico. Un'altra icona della modernità.

Mussolini già nel 1928 affermava: «La cinematografia, che è ancora nella prima fase del suo sviluppo, presenta questo grande vantaggio sul giornale e sul libro: parla agli occhi, parla dunque un linguaggio comprensibile a tutti i popoli della terra. Da qui il suo carattere di universalità e le innumerevoli possibilità che offre.»<sup>2</sup>

A Mussolini, dittatore taumaturgo, non sfuggono le possibilità offerte da questa tecnologia “magica”. Egli intende governare in maniera risoluta, ma anche mettere in scena l'atto di

---

<sup>1</sup> P. VIRILIO, *Guerra e cinema, logistica della percezione*, Lindau, Torino, 2002, cit., p. 9.

<sup>2</sup> “L'Istituto internazionale di Cinematografia educativa inaugurato alla presenza del Re e del Duce”, *Il Popolo d'Italia*, 6 novembre 1928, p. 2.

governare e con questo obiettivo utilizza i mezzi offerti dalla tecnica, consapevole che in questo ambito, «la cinematografia è l'arma più forte»<sup>3</sup>.

Nella società italiana in cerca di un posto nella Modernità è dunque inevitabile che aeroplano e cinema finissero con il compenetrarsi, ad accelerare questo processo sarà la guerra. «Perché – come afferma McLuhan – tutte le guerre si sono combattute con la tecnologia più nuova che ogni cultura aveva a disposizione»<sup>4</sup>.

Il presente studio intende esplorare l'intricato legame tra aeroplano e cinema, tra tecnologia e arte, e come questo connubio abbia influenzato e contribuito a formare la percezione della realtà di una larga parte della popolazione italiana.

Partendo dall'invenzione del cinema e dal primo volo dei fratelli Wright, passeremo attraverso l'epica della Grande Guerra e il mito degli eroi da caccia, la figura di D'Annunzio come poeta "volatore" e la fondazione della regia aeronautica italiana. Analizzeremo il ruolo del cinema durante il regime fascista e la sua interazione con il mito del volo, e quello dell'Istituto Luce, soffermandoci su alcune figure chiave, come Bruno e Vittorio Mussolini. Infine, esamineremo i "film dell'aria" e l'eredità che questo genere ha lasciato nel panorama cinematografico italiano negli anni successivi al fascismo.

Quello della costruzione di un immaginario aviatorio tramite il cinema è un ambito ancora poco indagato dalla storiografia e l'analisi intende "illuminare" questo specifico perimetro.

---

<sup>3</sup> Citazione seguita dalla firma di Mussolini, posta ai piedi di una sua gigantografia mentre adopera una cinepresa. Il tutto allestito per celebrare la fondazione di una nuova sede dell'Istituto Luce nel 1937. Disponibile presso archivio digitale Luce, febbraio 1927, <https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL0010034212/12/apparato-scenografico-gigantografia-mussolini-e-scritta-propagandistica-cinematografia-e-l-arma-piu-forte-allestito-cerimonia-1.html?startPage=20>.

<sup>4</sup> M. MCLUHAN, *Gli strumenti del comunicare. Mass media e società moderna*, Net, Milano, 2002, cit., p. 362.

## Capitolo 1

### 1. Aeroplano e cinema, invenzioni della modernità.

Chi vola vale, chi non vola non vale, chi vale e non vola è un vile.<sup>5</sup>

#### 1.1 L'invenzione del cinema e il primo volo dei fratelli Wright

A cavallo tra il XIX e il XX l'Europa vive una fase di sviluppo tecnologico, culturale e industriale senza precedenti. Questo periodo in Francia prende la denominazione di *belle époque*, un'espressione destinata ad esser adottata anche al fuori dei confini francesi. Tra le numerose scoperte più o meno rilevanti in questo frangente, il cinema e l'aereo saranno i perni della nuova modernità. Tra le numerose invenzioni realizzate agli albori del XX secolo, su queste due, negli anni '20, il fascismo farà leva per consolidare il proprio consenso, trasformando entrambe in formidabili strumenti di propaganda.

Prima di addentrarci nel risvolto che queste due tecnologie avranno nella storia italiana durante il Ventennio fascista, è opportuno ricostruire l'impatto politico e sociale che queste invenzioni hanno avuto nei primi anni dalla loro scoperta. La macchina propagandistica fascista, infatti, raccoglierà i frutti delle due tecnologie solo quindici anni dopo che queste furono introdotte in Italia e in Europa.

Il Cinematografo viene brevettato il 13 febbraio del 1895 a Lione. Questo è un piccolo apparecchio che può essere usato come macchina da presa e proiettore, usando una pellicola di 35 mm. Con questa è possibile immortalare da 16 a 18 immagini per secondo. Il brevetto No. 245032 viene rilasciato a Louis e Auguste Lumière.<sup>6</sup> A marzo dello stesso anno ha luogo la prima proiezione documentata a scopo dimostrativo. Presso la *Société d'encouragement à l'industrie nationale* a Parigi viene proiettato il cortometraggio "La sortie des ouvrières de l'usine Lumière".<sup>7</sup>

La prima proiezione commerciale nota avviene il 28 dicembre del 1895 al *Salon Indien*, il seminterrato del *Gran Café*, situato a Boulevard des Capucines, Parigi. Questa viene organizzata dai due fratelli Lumière con la partecipazione del fotografo Clément-Maurice,

---

<sup>5</sup> Il motto che adornava l'atrio imponente del Ministero dell'Aeronautica, inaugurato da Mussolini e Italo Balbo il 28 settembre 1931.

<sup>6</sup> D. ROSSELL, *A Chronology of Cinema, 1889-1896*, "Film History", vol. 7, n. 2, 1995, pp. 115-236.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

mentre il cinematografo è operato da Charles Moisson.<sup>8</sup> Nel 1896 la Société Lumière<sup>9</sup> acquisisce molta visibilità organizzando spettacoli in più di venti capitali del mondo e in molte grandi città europee e francesi.<sup>10</sup>

Il primo gennaio del 1896 approda a Messina il kinetoscopio, precursore del cinematografo progettato da Thomas Edison.<sup>11</sup> Papa Leone XIII un mese più tardi sarà il primo Papa ad essere ripreso su celluloide, a filmarlo è Vittorio Calcina che, attraverso un accordo con i fratelli Lumière, diventa il rappresentante della società di Lione in Italia.<sup>12</sup>

Grazie al tour dei fratelli Lumière, il 13 marzo Roma ospita il Cinématographe Lumière.<sup>13</sup> L'attività svolta da Vittorio Calcina, permette al cinematografo di diffondersi rapidamente in tutta la Penisola.

Il primo film italiano della storia si intitola "*La Presa di Roma*" ed è realizzato nel 1905 da Filoteo Alberini. Questo cortometraggio commemora la Presa di Porta Pia e celebra l'epopea risorgimentale, diventando uno dei primi esempi di cinema per la costruzione del mito nazionale in Italia.<sup>14</sup>

*La presa di Roma* inaugura una stagione florida per l'industria cinematografica italiana, solamente nell'anno successivo, il 1906, vengono prodotti 70 titoli.<sup>15</sup> A partire dal 1911 e durante la guerra italo-turca, il cinema assume un ruolo fondamentale nella costruzione dell'immagine nazionale italiana. In particolare, molti film richiamano l'Impero Romano e i suoi simboli, che vengono considerati l'origine della cultura e della civiltà del popolo italiano. Tra queste opere, spiccano "*Spartaco*" (Enrico Vidali, 1913), "*Cajus Julius Caesar*" (Enrico

---

<sup>8</sup> D. ROSSELL, op. cit., pp. 115-126. Il 28 dicembre del 1895 vennero proiettati 10 film: "*La Sortie de l'usine Lumière à Lyon*"; "*La Voltige*"; "*La Pêche aux poissons rouges*"; "*Le Débarquement du congrès de photographie à Lyon*"; "*Les Forgerons*"; "*L'Arroseur arrosé*"; "*Le Repas de bébé*"; "*Le Saut à la couverture*"; "*La Place des Cordeliers à Lyon*"; "*La Mer (Baignade en mer)*"

<sup>9</sup> G. BRUNETTA, *L'Europa. Le Cinematografie Nazionali*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, vol. 1, Einaudi, Torino, 2009, p. 4. La società fondata e gestita da Antoine Lumiere e i suoi due figli Louis e Auguste nel 1881 a Lione. Questa si occupava originariamente della fabbricazione e vendita di lastre e carte fotografiche destinate a fotografi.

<sup>10</sup> *Ivi*, p. 6.

<sup>11</sup> D. ROSSELL, op. cit., pp. 115-236.

<sup>12</sup> <https://archivio.quirinale.it/aspr/gianni-bisiach/AV-002-000398/26-febbraio-1896-papa-leone-xiii-filmato-fratelli-lumiere>

<sup>13</sup> D. ROSSELL, op. cit., pp. 115-236.

<sup>14</sup> G. BRUNETTA, *L'Europa. Le Cinematografie Nazionali*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, pp. 31-34. Il film fu realizzato con la partecipazione e collaborazione del ministero della Guerra.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

Guazzoni, 1914), "Salambò" (Maggi, 1914) e "Cabiria" (Giovanni Pastrone, 1914),<sup>16</sup> che celebrano l'eredità imperiale come fonte di orgoglio nazionale.<sup>17</sup>

In questi primi anni di sviluppo embrionale del cinema italiano Torino «giunse a far da battistrada alla diffusione del cinema, a impegnarsi in un'avventura che, come quella dell'automobile, avrebbe segnato il XX secolo»<sup>18</sup>. Il cinema, dalle sue prime manifestazioni, testimonia l'avvento della modernità nell'Europa del primo Novecento. Titoli come "La Sortie de l'usine Lumière à Lyon", che ritrae gli operai di una città in via di industrializzazione che escono dalla fabbrica, e "Arrivée d'un train en gare de La Ciotat", dei fratelli Lumière, che sfrutta per la prima volta la profondità di campo per mostrare l'arrivo di un treno in una stazione, documentano la quotidianità di una realtà in continua evoluzione e modernizzazione.

A dimostrazione del doppio filo che lega industrializzazione e cinema è proprio Torino che, già da tempo capitale industriale del paese,<sup>19</sup> in questa prima fase diventa anche capitale del cinema italiano. Nel 1908 il capoluogo piemontese è il primo centro della nascente industria aeronautica italiana. Qui viene sviluppato il primo aeromobile realizzato in Italia, un triplano, motore SPA-Faccioli, progettato da Aristide Faccioli, uno dei pionieri dell'aeronautica italiana.<sup>20</sup> Lo stesso Faccioli, seppur trapelando ammirazione per i fratelli Wright, riserva dubbi sull'affidabilità del mezzo da loro concepito.<sup>21</sup>

Sono però i fratelli Wright, a distanza di cinque anni dal loro primo volo<sup>22</sup>, i primi della storia ad effettuare una ripresa aerea. Il filmato realizzato dal Flyer "modello 1907" dura 3'29" e viene effettuato nell'esibizione del 24 aprile del 1908 al Parco di Centocelle, a Roma, alla

---

<sup>16</sup> G. BRUNETTA, *L'Europa. Le Cinematografie Nazionali*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, pp. 31-34. Gabriele D'Annunzio partecipò come sceneggiatore al film muto italiano "Cabiria", diretto da Giovanni Pastrone nel 1914. Il film, ambientato durante la guerra punica del III secolo a.C., è considerato un capolavoro del cinema muto italiano ed europeo, ed è noto per le sue imponenti scenografie e per la sua spettacolarità. D'Annunzio contribuì alla sceneggiatura del film, scrivendo alcuni dialoghi e collaborando alla creazione dei caratteri dei personaggi. La sua partecipazione a "Cabiria" evidenzia il suo interesse per il cinema come forma d'arte e la sua capacità di esplorare diverse espressioni artistiche nel corso della sua carriera.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> V. CASTRONOVO, *Le Fabbriche Della Fantasticheria: Atti Di Nascita Del Cinema a Torino*, Testo & Immagine, Torino, 1997, cit., p. 13.

<sup>19</sup> C. OLMO, "Torino Da Città Capitale a Città Industriale.", *Studi Storici*, vol. 24, n. 1, 1983, pp. 217-235.

<sup>20</sup> "Aristide Faccioli", *Enciclopedia Treccani*, consultabile presso <https://www.treccani.it/enciclopedia/aristide-faccioli/>.

<sup>21</sup> A. FACCIOLI, *Trattato di aviazione: dell'equilibrio negli aeroplani*, Fratelli Bocca, Torino, 1911, p. 12. «Io mi inchino reverente ai fratelli Wright [...] poichè molto hanno fatto per l'aviazione. Una infinità di particolari sono stati da essi studiati e portati a compimento con vero successo, e l'arte dell'aviazione deve loro gran parte dei suoi progressi; così non può dirsi del funzionamento dei loro apparecchi, e se essi volano è per una fortunata combinazione, cioè perché il mantenerli in equilibrio non è difficile, ma non perché siano apparecchi che volano per sé!»

<sup>22</sup> Il volo del 17 dicembre 1903 a Kitty Hawk, in Pennsylvania, segnò l'inizio dell'era dell'aviazione grazie a Wilbur e Orville Wright, che riuscirono a compiere con successo quattro brevi voli con il loro velivolo, il più lungo dei quali durò 59 secondi e coprì solo poche decine di metri di distanza.

quale assistette anche il re Vittorio Emanuele III.<sup>23</sup> L'evento rappresenta una tappa cruciale nella storia del rapporto tra il cinema e l'aviazione, poiché da questo momento in poi la loro interazione diventa sempre più significativa. A dimostrazione della forza di tale binomio, sarà *Wings* del 1927, una pellicola muta diretta da W.A. Wellman il cui tema principale è l'aeronautica, che vincerà il primo Academy Award per il Miglior Film.<sup>24</sup>

## 1.2 La Grande Guerra e il mito degli eroi della caccia

Il 23 settembre del 1909 con il regio decreto n. 709 viene istituita una brigata autonoma del genio, con la denominazione di *Brigata Specialisti Autonoma*.<sup>25</sup> Ad ottenerne il comando è il tenente colonnello Moris<sup>26</sup>, già presidente del Club degli aviatori di Roma, pone nel 1908 al Ministero della Guerra la richiesta di istituire una scuola di aviazione a Roma, declinata per motivi di bilancio.<sup>27</sup> Nel gennaio del 1910 con la circolare n. 28, il Ministero della Guerra assume il controllo del Club Aviatori di Roma che diviene ufficialmente Scuola Militare di Aviazione, ha avvio così il primo corso regolare di pilotaggio.<sup>28</sup> Nel luglio del 1910 la *Brigata Specialisti Autonoma* viene ampliata e assume la denominazione di *Battaglione Specialisti Autonomo del Genio*,<sup>29</sup> ai quali nell'ottobre del 1910 si aggiunge una *Sezione Aviazione*.<sup>30</sup> Contestualmente, il Parlamento con la legge n. 522 del 10 luglio 1910 stanziava una cifra di lire 10.000.000 per lo sviluppo di aeromobili, dirigibili e relative infrastrutture. Si gettano così le basi per lo sviluppo di una prima arma aerea del Regio Esercito.

La guerra di Libia agisce da catalizzatore per il delinearsi di un'arma aerea autonoma e indipendente, qui è impiegata per la prima volta la nascente aviazione italiana in un conflitto.

<sup>23</sup> E. J. SHEPHERD, "Wright vola!" *Primi voli a Roma nell'eco della stampa (1908-1909)*, "Forma Urbis", 2009, pp. 15-22. Quella delle dimostrazioni dei fratelli Wright a Roma, 58 totali dal 15 al 28 aprile del 1908, fu anche l'occasione per brevettare il primo pilota italiano: Mario Calderara.

<sup>24</sup> Sito Ufficiale degli *Academy of Motion Picture Arts and Sciences*, consultabile presso <https://www.oscars.org/oscars/ceremonies/1929/>.

<sup>25</sup> Regio decreto 23 settembre 1909, n. 709. Questa era composta da due compagnie specialisti, una sezione radio-telegrafica, una sezione fotografica e la seconda compagnia treno

<sup>26</sup> Maurizio Mario Moris (1860-1944) fu ufficiale e ingegnere dell'esercito italiano, fu una delle principali figure che permisero lo sviluppo embrionale dell'arma aerea italiana. Nel gennaio del 1923 fu promosso a generale di divisione e nel maggio del 1926 a generale di corpo d'armata. Il 27 marzo 1939 fu fatto senatore.

<sup>27</sup> "Maurizio Moris", *Enciclopedia Treccani*, consultabile presso [https://www.treccani.it/enciclopedia/maurizio-mario-moris\\_%28Dizionario-Biografico%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/maurizio-mario-moris_%28Dizionario-Biografico%29/).

<sup>28</sup> A. FRASCHETTI, *La Prima Organizzazione Dell'aeronautica Militare in Italia: Dal 1884 Al 1925*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, 1986, p. 10.

<sup>29</sup> Legge 17 luglio 1910, n. 515.

<sup>30</sup> A. FRASCHETTI, op. cit., p. 12. Il regio decreto n. 522 del 28 ottobre del 1910 regolava i lavori, gli impianti, i trasporti e le provviste per la costituzione di una flottiglia aerea.

Dell'utilizzo bellico dell'aereo scrissero il *Times*<sup>31</sup> e il *Central News* nel 1912. Quest'ultimo in particolare, nel settembre del 1912, sottolinea il potenziale del velivolo nell'impiego in combattimento, capace di costituire «in un prossimo avvenire un terribile mezzo di distruzione. Questo nuovo strumento di guerra è destinato a rivoluzionare la tattica e la strategia moderna.». Ancora l'inviato inglese aggiunge «quello che ho visto nei deserti della Tripolitania mi ha persuaso che bisogna creare una grande flotta inglese.»<sup>32</sup> Così sarà quando, nell'aprile del 1918, viene istituita la Royal Air Force britannica, la prima forza aerea autonoma della storia.

Durante il biennio 1911-1912 si registra un forte interesse governativo per la forza aerea italiana. È l'Ufficio d'Ispezione dei Servizi Aeronautici<sup>33</sup> del tenente Maurizio Moris a sollevare per la prima volta il problema dell'autonomia della forza aerea attraverso un progetto presentato al Ministero della Guerra. Il rapporto viene accolto favorevolmente dalle alte cariche militari, sebbene rimangano alcune riserve sulla dimostrata utilità degli aeroplani e dirigibili e sulla subordinazione dell'aviazione rispetto alle altre forze armate. Il 14 febbraio 1912, la Commissione Consultiva presenta l'opinione per la Navigazione Aerea, dando sostanziale supporto al progetto. La proposta finale è inclusa in un disegno di legge presentato dal Ministro della guerra Spingardi alla Camera dei deputati il 2 marzo 1912. Il 29 maggio 1912 riceve approvazione il disegno di legge che riconosce le condizioni dell'Ufficio d'Ispezione e porta al rinnovo della forza aerea italiana. La flotta aerea viene separata dal Battaglione Specialista, con il quale precedentemente è accorpata, ed è posta sotto un nuovo Battaglione dell'Aviazione.<sup>34</sup>

Nonostante i progressi evidenziati, è forte lo scetticismo dell'allora Capo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano Alberto Pollio, il quale in più occasioni si esprime contro lo stanziamento di spese straordinarie destinate all'aviazione militare, impedendone uno sviluppo ottimale e un'ulteriore autonomia.<sup>35</sup> Questo porta inevitabilmente a una situazione di inadeguatezza

---

<sup>31</sup> D. LUDOVICO, *Gli aviatori italiani del bombardamento nella Guerra 1915-1918*, Ufficio storico aeronautica militare, Roma, 1980, p. 23. Il *Times*, elogiando i piloti italiani, scrisse il 12 agosto del 1912: «Nessuno può aver osservato l'opera compiuta dagli aeroplani a Tripoli senza sentirsi profondamente impressionato per il coraggio e l'abilità dei piloti italiani, e senza persuadersi del valore pratico dell'aviazione in tempo di guerra».

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> Istituito nel 1911, all'interno del Ministero della guerra soppresso e sostituito, nel 1913, dall'Ispettorato aeronautico.

<sup>34</sup> A. UNGARI, *The Italian Air Force from the Eve of the Libyan Conflict to the First World War*, "War in History", vol. 17, n. 4, 2010, pp. 408-410.

<sup>35</sup> *Ivi*, pp. 413-414. Pollio oltre a sottovalutare le potenzialità dell'impiego militare dell'aeronautica, era vincolato rigidi limiti di spesa destinati all'esercito, imposti dal governo.

dell'Aeronautica italiana alla vigilia del primo conflitto mondiale.<sup>36</sup> La diffidenza generale nei confronti dell'innovazione aeronautica si manifesta particolarmente nell'episodio che coinvolge il maggiore Giulio Douhet<sup>37</sup>, una figura di spicco nella critica rivolta ai suoi superiori per la mancata evoluzione dell'aeronautica italiana alla vigilia della Prima guerra mondiale. Nella prima fase del conflitto il maggiore intrattenne una corrispondenza con Leonida Bissolati<sup>38</sup>, nella quale esprime le sue perplessità. Nel 1916, Douhet viene arrestato quando il contenuto di una memoria destinata a Bissolati giunge, per ragioni non ancora del tutto chiare, nelle mani del generale Cadorna. Il generale, pertanto, ordina l'arresto di Douhet il 16 settembre e, nel mese successivo, questi viene condannato a un anno di detenzione in fortezza.<sup>39</sup> Il trattamento riservato a Douhet è emblematico della scarsa lungimiranza dei vertici militari rispetto al mezzo aereo e al pensiero strategico che potenzialmente esso induceva, al contrario, meglio accolto all'estero. Non è un caso che la dottrina di Douhet abbia costituito l'anima della strategia statunitense ancora alla fine del XX secolo, sovrapponendosi, e in taluni casi sostituendosi, alla dottrina Mahan sul controllo dei mari.

Con la dichiarazione di guerra del 24 maggio del 1915, l'Italia si trova in quello che viene universalmente considerato il primo conflitto moderno, radicalmente diverso rispetto alle guerre precedenti. Questo conflitto è caratterizzato da un'intensità e una durata senza precedenti, nonché dall'impiego di nuove tecnologie militari che hanno profondamente trasformato la natura della guerra. In particolare, la Prima guerra mondiale ha l'uso estensivo di armi da fuoco, mitragliatrici e artiglieria pesante, il cui impatto ha causato una quantità di morti e feriti su vasta scala. Inoltre, per la prima volta nella storia militare, sono state utilizzate

---

<sup>36</sup> P. FERRARI, A. MASSIGNANI, *La guerra moderna. 1914-1918. Con documenti inediti*, FrancoAngeli, Milano, 2014, p. 176. L'Italia all'entrata nel conflitto era dotata di una forza aerea meno sviluppata delle altre potenze in guerra: 91 piloti, 20 osservatori, 200 piloti in addestramento e soli 86 aeromobili, suddivisi in 14 squadriglie. La Francia schierava 132 aeroplani, mentre durante il periodo bellico produsse 52.146 aerei contro i 12.000 dell'Italia. La Francia, la Germania produssero rispettivamente 54.957 e 44.385 aeromobili.

<sup>37</sup> Giulio Douhet (1869-1930) è stato uno dei più importanti teorici e sostenitori dell'arma aerea. Nel 1910, dopo essere stato promosso a maggiore. Dopo esser stato nominato secondo in comando del battaglione aviatori appena creato a Torino, ne assunse il comando nel 1913. In questa posizione, Douhet si è dedicato alla preparazione dei reparti di volo e all'impiego degli aerei, collaborando strettamente con l'ingegnere Gianni Caproni per lo sviluppo tecnologico degli aeromobili adottati. Douhet scrisse una guida per l'impiego dell'aviazione durante la Prima guerra mondiale le *Regole per l'impiego degli aeroplani in guerra* (1913) per conto dello Stato Maggiore dell'Esercito Italiano. Nel 1914, Douhet ordinò la costruzione di un aereo bombardiere, il Caproni Ca. 300, che portò al suo licenziamento dal comando del battaglione di aviazione a causa di disaccordi con i suoi superiori. Douhet continuò a sostenere le sue idee sull'aviazione, esposte in *Il Dominio dell'Aria* (1921), un'opera diventata poi una pietra miliare nella teoria del potere aereo.

<sup>38</sup> Leonida Bissolati (1857-1920) è stato un politico italiano, attivo soprattutto nel Partito Socialista Italiano (PSI) e dal 1911 nel Partito Socialista Riformista Italiano (PSRI).

<sup>39</sup> P. S. MEILINGER, *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory: The School of Advanced Airpower Studies*, Lancer Publishers, New Delhi, 2000, pp. 1-8.

armi chimiche e il coinvolgimento di civili è diventato una pratica comune, con il bombardamento di città e la distruzione di infrastrutture e risorse vitali.<sup>40</sup>

La Prima guerra mondiale dimostra il peso dell'aeronautica nei vari scenari di guerra, conferendo validità alle tesi del maggiore italiano. Se l'obiettivo della guerra è sempre stato quello di neutralizzare il nemico, sopprimendone la volontà di combattere, l'aviazione avrebbe permesso attraverso il bombardamento di distruggere i centri vitali del paese, senza necessità di neutralizzarne l'esercito. Citando Douhet "Le forme prevalenti di organizzazione sociale hanno conferito alla guerra un carattere di totalità nazionale: cioè, l'intera popolazione e tutte le risorse di una nazione vengono risucchiate nel vortice della guerra."<sup>41</sup> In aggiunta ai danni logistici e psicologici che il bombardamento infligge, vi sono le ripercussioni psicologiche sui cittadini che sono "divenuti ormai combattenti siccome esposti agli attacchi aerei del nemico [...] e né la vittoria sulla terra né quella in mare possono proteggere il popolo dagli attacchi aerei del nemico, a meno che quella vittoria non garantisca la distruzione, attraverso l'occupazione effettiva del territorio nemico, di tutto ciò che dà vita alle sue forze aeree."<sup>42</sup> Il dissenso interno inibisce lo sforzo bellico del paese, causandone un progressivo e inevitabile collasso militare.

Data la nuova declinazione "moderna" del conflitto, la propaganda svolse un ruolo fondamentale nella mobilitazione delle masse e nella formazione dell'opinione pubblica. Qui emerse il potenziale dei mezzi fotocinematografici, nuove armi della guerra moderna, talvolta anche a servizio della nascente aviazione, data la crescente rilevanza strategica della fotografia aerea. Il cinema, che scandisce i ritmi della modernità, contribuisce a creare nell'ideale collettivo l'*epos* della guerra.

L'Inghilterra già nel 1914, attraverso le pellicole cinematografiche, sviluppa una campagna dell'odio nei confronti della Germania, che continuerà durante e dopo la guerra attraverso la ricostruzione, a condita con fantasia, delle atrocità compiute dall'esercito tedesco. Dal 1916 in poi la propaganda cinematografica sarà supervisionata dal Dipartimento dell'informazione.<sup>43</sup> In Germania e nell'Impero austro-ungarico, al contrario, la propaganda sarà incentrata sulla

---

<sup>40</sup> Si veda P. FERRARI, A. MASSIGNANI, op. cit..

<sup>41</sup> G. G. DOUHET, *The Command of The Air*, Martino Fine Books, Eastford, 2020, cit., p. 5.

<sup>42</sup> *Ivi*, cit., p. 10.

<sup>43</sup> Il Dipartimento dell'informazione fu creato nel febbraio 1917 come parte degli sforzi di propaganda del governo britannico durante la Prima Guerra Mondiale. Questo dipartimento fu organizzato sotto la guida di John Buchan, che riportava direttamente al primo ministro, e fu costituito dalla fusione di diversi uffici preesistenti, tra cui il Dipartimento delle Notizie del Ministero degli Affari Esteri, il Comitato della Stampa Neutra (fino ad allora sotto la direzione del Ministero dell'Interno) e Wellington House. Il dipartimento aveva il compito di coordinare e controllare la produzione di materiale di propaganda a favore della guerra, tra cui opuscoli, fotografie e libri, nonché di gestire la distribuzione di queste informazioni. Il Dipartimento fu disciolto il 31 dicembre del 1918.

superiorità della cultura tedesca, senza eccedere con scene di violenza che possono turbare il pubblico.<sup>44</sup> Le sale cinematografiche si riempiono di conseguenza, come nel caso di *The Battle of the Somme* del 1916 che, a sei giorni dalla sua distribuzione in Gran Bretagna, registrò 50.000 biglietti venduti.<sup>45</sup> La libertà di documentazione degli operatori è soggetta a restrizioni imposte dai rispettivi comandi militari, i quali perseguono esclusivamente l'obiettivo di mantenere alto il morale delle truppe e dell'opinione pubblica. Nel 1916, *l'Authorisation du port et de l'usage d'un appareil photographique* emanata dallo Stato Maggiore della IV Armée Francese imponeva agli operatori il divieto di mostrare gli armamenti, poiché si temeva che ciò potesse favorire il nemico.<sup>46</sup>

In Italia, come già evidenziato, già dalla guerra di Libia si ricorre al cinema per rinvigorire l'ideale patriottico attraverso il richiamo alle radici romane. Con l'entrata in guerra si aggiunge la rievocazione del mito risorgimentale in titoli come *I bimbi d'Italia son tutti Balilla* (A. Testoni, 2015), *La piccola vedetta lombarda* (V. Rossi Pianelli, 1915) o il *Tamburino sardo* (Rossi Pianelli, 1915). In questa prima fase è forte l'identificazione del nemico nell'austriaco occupante, che ostacola le ambizioni d'irredentismo del popolo italiano. La pellicola *La paura degli aeromobili nemici* del 1915, diretta e interpretata da André Deed nel ruolo del protagonista Cretinetti, rappresenta in modo ironico l'angoscia generata dalla minaccia dei bombardamenti aerei nemici. Nonostante la mancanza di scene esplicite di bombardamenti o aerei, il film è pervaso da una costante tensione che contribuisce a rendere vivido il timore dell'imminente attacco aereo.<sup>47</sup> Nella seconda fase del conflitto emergono le pellicole che esaltano l'eroismo e la tempra del soldato italiano, specialmente negli scenari ostici della guerra bianca sulle Alpi. Nel 1916, questo è reso possibile da titoli documentaristici come *Tra le nevi e i ghiacci del Tonale e Adamello, guerra d'Italia a 3000 metri*, entrambi realizzati da Luca Comerio attraverso numerose riprese sul fronte alpino.<sup>48</sup>

Come gli altri paesi, anche l'Italia impone ancora nel 1917 stretti limiti agli operatori, contenuti nel documento *Norme per i corrispondenti di guerra. Prescrizioni per il servizio fotografico e cinematografico*, redatto dal Comando supremo dell'esercito.<sup>49</sup> Alla censura militare si aggiunge il ministero degli Interni come filtro aggiuntivo. Vengono, quindi,

---

<sup>44</sup> G. P. BRUNETTA, *L'Europa. Miti, Luoghi, Divi*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, vol.1, Einaudi, Torino, 2009, pp. 251-258.

<sup>45</sup> N. MAZZANTI, R. RENZI, G. L. FARINELLI, *Il Cinematografo Al Campo: L'arma Nuova Nel Primo Conflitto Mondiale*, Transeuropa, Ancona, 1993, p. 54.

<sup>46</sup> G. P. BRUNETTA, *L'Europa. Miti, Luoghi, Divi*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, pp. 265.

<sup>47</sup> M. PARIS, *The First World War and Popular Cinema: 1914 to the Present*, Rutgers University Press, New Brunswick, 2000, pp. 163-164.

<sup>48</sup> G. P. BRUNETTA, *L'Europa. Miti, Luoghi, Divi*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, pp. 263-264.

<sup>49</sup> *Ivi*, p. 265.

eliminate gran parte delle scene crude di violenza e di combattimento, lasciando il pubblico con il passare del tempo assuefatto e insoddisfatto dalle immagini sempre meno spettacolari e ripetitive della guerra.<sup>50</sup> In questa fase subentra la finzione in grado di riaccendere l'attrattiva degli spettatori per la cinematografia di guerra. È il caso di *Maciste l'alpino* del 1916, diretto da Luigi Romano Borgnetto e Luigi Maggi, che riprende l'epopea dell'eroe di *Cabiria*, riadattandolo alla guerra corrente. Il titolo è impreziosito da riprese mozzafiato, come nel caso degli alpini mentre scalano arduamente le cime alpine innevate. Sebbene quest'ultimo titolo riscuota un discreto successo, la prevalenza delle pellicole prodotte dal 1915 al 1916 sono scarsamente apprezzate dall'opinione pubblica.<sup>51</sup>

Solo dal 1917 viene elogiata la "modernità" della guerra con titoli come *Mobilizzazione industriale*, e *La leggenda di Santa Barbara*. In questi è evidente la lode allo sforzo compiuto dai non combattenti nelle industrie del paese, e nel secondo in particolare si inizia a sottolineare l'importanza del ruolo femminile nello sforzo produttivo.<sup>52</sup>

Nel contesto della narrazione propagandistica a servizio della Patria, acquisisce rilevanza il mito della guerra aerea. In particolare, di questa vengono narrate le imprese dei piloti più abili, idealizzati e resi eroi all'occhio dell'opinione pubblica mediante l'impiego dei mezzi di comunicazione di massa. Sono proprio i giornali francesi a coniare il termine "asso", come soprannome per Adolphe Pègoud<sup>53</sup>, diventato eroe in patria dopo il conseguimento di cinque abbattimenti in combattimenti aerei, primo a raggiungere questo traguardo.<sup>54</sup> Seguono la Francia anche gli altri paesi belligeranti che, attraverso l'immagine degli aviatori, invigoriscono l'*epos* della guerra. Gli assi diventano, riprendendo le parole del generale Carlo Porro<sup>55</sup>, valorosi "cavalieri dei cieli".<sup>56</sup> L'inadeguatezza iniziale dell'aviazione italiana giova a favore del nemico austriaco, che può contare ancora nel 1916 sulla superiorità aerea nel settore

<sup>50</sup> G. P. BRUNETTA, *L'Europa. Miti, Luoghi, Divi*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, pp. 266-267.

<sup>51</sup> *Ivi*, p. 269.

<sup>52</sup> *Ivi*, pp. 271-272.

<sup>53</sup> Adolphe Pègoud (1889-1915) è stato un aviatore francese e un pioniere dell'aviazione acrobatica. È noto per aver compiuto il primo loop completo con un aeroplano nel 1913 e per aver sviluppato tecniche di volo acrobatico come il "vol plané inversé" (volata rovesciata) e il "huit" (ottovolante). Nell'agosto del 1914 eseguì il primo salto con il paracadute da un aereo in Europa. Durante la Prima guerra mondiale, Pègoud ha combattuto come pilota militare e ha abbattuto cinque aerei nemici prima di essere ucciso in azione nel 1915. La sua abilità e il suo coraggio hanno influenzato molti aviatori successivi e la sua figura è diventata un simbolo dell'aviazione acrobatica.

<sup>54</sup> T. D. CROUCH, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington, 2004, p. 157.

<sup>55</sup> Il Generale Carlo Porro (1836-1902) fu un militare e politico italiano che si distinse durante la terza guerra d'indipendenza italiana del 1866 e successivamente intraprese la carriera politica, diventando deputato, senatore, Ministro della guerra e ambasciatore d'Italia.

<sup>56</sup> L. B. KENNETT, *The First Air War 1914-1918*, Simon & Schuster, New York, 1999, p. 171.

del Lombardo-Veneto.<sup>57</sup> Nonostante la situazione sfavorevole, ben presto eccelsero per abilità anche gli aviatori italiani. «L'aviazione italiana conta più che ricchezza di mezzi, tutto uno stuolo di piloti gagliardi, che continuamente danno prova di superiorità assoluta sul bene armato nemico.» sono le parole de *L'Illustrazione Italiana* per celebrare il record di abbattimenti di Francesco Baracchini nel minor tempo possibile, 9 in 37 giorni di combattimento.<sup>58</sup> Alla fine del conflitto sono 46 gli assi dell'aviazione italiana, primo tra tutti Francesco Baracca<sup>59</sup> che, divenuto il 25 novembre del 1916 asso dell'aviazione con il suo quinto abbattimento,<sup>60</sup> registrerà 34 vittorie aeree, fino alla sua morte in combattimento il 19 giugno del 1918.

### 1.3 D'Annunzio poeta "volatore" e il volo di Keller su Roma.

Tra coloro che più contribuiscono allo sviluppo dell'aeronautica, soprattutto nella dimensione dell'immaginario collettivo, sospeso tra mito e realtà, vi è certamente la figura di Gabriele d'Annunzio.<sup>61</sup> Il quale non solo glorifica poeticamente la nascente aviazione, ma ne è interprete d'onore, partecipando ad imprese aviatorie divenute leggendarie. Egli è tra i primi pionieri del volo in Italia, ben prima che il conflitto mondiale abbia luogo.

Nel corso del 1909, partecipa alla prestigiosa manifestazione aerea denominata "Circuito di Brescia", una delle prime importanti competizioni internazionali di tale genere ad aver luogo in territorio italiano.<sup>62</sup> Durante tale evento, egli ha l'occasione di effettuare un volo come passeggero in compagnia di noti aviatori come Glenn Curtis e Mario Calderara. D'Annunzio si erge come uno dei principali sostenitori della nascente industria aeronautica in Italia, riconoscendo nei velivoli - termine da lui stesso coniato - le potenzialità per la creazione di una nuova arma. In particolare, sulla base del pensiero di Douhet, egli giunge alla conclusione che

<sup>57</sup> P. FERRARI, A. MASSIGNANI, op. cit., p. 176.

<sup>58</sup> *L'Illustrazione Italiana*, n. 27 (07/1917), p. 132.

<sup>59</sup> Francesco Baracca (1888-1918) è stato un aviatore italiano durante la Prima guerra mondiale. Divenne famoso per i suoi numerosi successi in combattimento aereo e per aver dipinto sul suo aereo personale, un SPAD S.XIII, il famoso cavallino rampante, simbolo della sua squadriglia. Dopo la sua morte in azione nel 1918, il celebre pilota Enzo Ferrari decise di adottare il cavallino rampante come emblema per la sua casa automobilistica.

<sup>60</sup> F. BARACCA, *Memorie Di Guerra Aerea*, Edizioni Ardita, Roma, 1933, pp.85-86.

<sup>61</sup> Gabriele d'Annunzio (1863-1938) è stato uno scrittore, poeta, drammaturgo, aviatore e politico italiano, considerato uno dei più importanti esponenti della cultura italiana del Novecento. La sua produzione letteraria comprende romanzi, poesie, opere teatrali e saggi, caratterizzati da uno stile molto ricercato e dal gusto per il simbolismo. D'Annunzio è stato anche un personaggio molto controverso, noto per la sua vita avventurosa e la sua partecipazione alla Prima guerra mondiale come pilota, nonché per il suo ruolo politico durante il regime fascista.

<sup>62</sup> D. LUDOVICO, op. cit., p. 8. "Vi parteciparono tutti gli storici pionieri eroici dell'aviazione: gli americani Wilbur Wright e Glenn Curtis, i francesi Luigi Blériot, Enrico Rougier, Alfredo Leblanc, gli italiani Mario Calderara, Umberto Cagni e pochi altri."

il bombardamento costituisca un fattore determinante nel contesto del combattimento.<sup>63</sup> Rilevante è la sua propaganda aeronautica negli anni successivi attraverso conferenze in giro per l'Italia e lodi ai primissimi eroi dell'aria che emergono nella guerra italo-turca.

Altrettanto accesa è la sua campagna a favore dell'interventismo, tanto che Cadorna, il 25 maggio del 1915, lo richiama al fronte con la III Armata, con il grado di tenente. L'intento del generale Cadorna è propagandistico, sia per il fronte interno, che per gli stessi commilitoni. Il 7 agosto del medesimo anno, viene concessa al Vate l'autorizzazione di volare a bordo di un idrovolante italiano come osservatore nel cielo dell'irredenta Trieste. In questa missione il poeta lancia proclami da lui scritti<sup>64</sup> e bandiere tricolori, seguite dallo sgancio di una sola bomba sopra il magazzino di Maria Teresa vicino Sanità.<sup>65</sup> *L'Illustrazione Italiana* del 22 agosto del 1915 è tra i giornali che ne elogiò l'avventuroso volo: «Dunque D'Annunzio ha compiuto il suo inaugurale volo profetico su Trieste! [...] Egli, fra l'inutile fragore dei cannoni nemici, ha rinnovata ai triestini dal cielo d'Italia la sicura promessa di liberazione!...».<sup>66</sup> Gli echi dell'impresa dannunziana giungono perfino oltreoceano, il *New York Time* scrive:

Venezia, 12 agosto. — Il tenente Gabriele d'Annunzio, autorizzato dai suoi superiori militari, ha acconsentito a fornire alcuni dettagli del suo volo su Trieste a bordo di un aeroplano guidato dal Comandante Navale Miraglia e d'Annunzio. Quest'ultimo, che si è perfezionato come aviatore sin dal suo ingresso nell'esercito, ha ricevuto le sue prime lezioni dall'aviatore americano Curtis, con il quale ha volato per la prima volta a Brescia circa otto anni fa.<sup>67</sup>

Nello stesso anno seguono altre due missioni, la prima su Trento e la seconda su Zara, che trova l'opposizione iniziale del Ministro della Marina Corsi e del Capo di Stato Maggiore Thaon di Revel, per poi venire annullata a causa della morte in un incidente di volo del pilota Miraglia, a cui il Vate dedicò una memoria sul *Notturmo*.<sup>68</sup> Nel gennaio del 1916 segue un grave

---

<sup>63</sup> D. LUDOVICO, op. cit., p. 8.

<sup>64</sup> I proclami così recitavano: «Coraggio fratelli! Coraggio e costanza! Per liberarvi più presto, combattiamo senza respiro. Nel Trentino, nel Cadore, nella Carnia, su l'Isonzo, conquistiamo terreno ogni giorno. Non v'è sforzo del nemico che non sia rotto dal valore dei nostri. Non v'è menzogna impudente che non sia sgonfiata dalle nostre baionette. Abbiamo già fatto ventimila prigionieri. In breve tutto il Carso sarà espugnato. Io ve lo dico, io ve lo giuro, fratelli: la nostra vittoria è certa. La bandiera d'Italia sarà piantata sul grande Arsenale e sul Colle di San Giusto. Coraggio e costanza! La fine del vostro martirio è prossima. L'alba della nostra allegrezza è imminente. Dall'alto di queste ali italiane che conduce il prode Miraglia, a voi getto per pegno questo messaggio e il mio cuore. Io Gabriele D'Annunzio. Nel cielo della Patria, 7 agosto 1915.»

<sup>65</sup> D. LUDOVICO, op. cit., p.11.

<sup>66</sup> *L'Illustrazione Italiana*, n. 34 (08/1915), p. 148.

<sup>67</sup> "D'Annunzio In Sky Comforted Trieste", *New York Times*, 13/08/1915, p.2.

<sup>68</sup> D. LUDOVICO, op. cit., p.18. Il *Notturmo* è un'opera di Gabriele D'Annunzio, composta da meditazioni e ricordi scritti a Venezia nel 1916, mentre era temporaneamente cieco a causa di un incidente aereo. L'opera è

incidente durante un ammaraggio nei pressi di Grado, a seguito del quale D'Annunzio riporta una grave ferita oculare, che lo lascia orbo per i successivi mesi. Nonostante il grave impedimento, D'Annunzio continua nell'attività aeronautica e la sua tenacia e perseveranza ne rinforzano il mito.<sup>69</sup> La sua più grande impresa ha luogo l'8 agosto del 1918, giorno in cui Gabriele D'Annunzio volò nei cieli di Vienna. La missione coinvolse otto aeroplani S.V.A. 5,<sup>70</sup> in uno dei quali D'Annunzio fece da osservatore, accompagnato dal pilota Natale Palli. La pattuglia effettuò un volo di oltre 1000 chilometri e, a quota inferiore agli 800 metri, lanciò diverse migliaia di volantini sulla capitale austriaca.<sup>71</sup>

Questa, tra le tante di memoria dannunziana, diviene la sua avventura aviatoria più nota. «Al Maggiore d'Annunzio animatore d'ogni energia e dace d'eroi, che con animo fermo ed invitta fede fu capo nel volo superbo, a tutti i componenti la spedizione, vada il più alto plauso e la riconoscenza della Patria», sono le Parole dell'Ordine del Giorno firmato da Ernesto La Polla, Comandante d'Aeronautica presso il Comando Supremo.

Le gesta eroiche compiute da D'Annunzio contribuiscono a elevare il suo status a quello di eroe patriottico, oggetto di ammirazione e idealizzazione anche al di fuori del territorio nazionale. Numerose onorificenze italiane, ma anche estere sono emblematiche della portata del personaggio. Egli ottiene la Military Cross da parte dell'esercito britannico, la nomina a Cavaliere dell'Ordine della Legion d'Onore da parte della Repubblica Francese e gli vengono conferite tre Croci di Guerra francesi.

---

suddivisa in tre parti e una nota finale, scritte su migliaia di cartigli e poi messe in ordine dalla figlia Renata. Il *Notturmo* si distingue dalla produzione di D'Annunzio per la sua tonalità riflessiva e triste, che sembra rappresentare un bilancio della vita del poeta.

<sup>69</sup> D. LUDOVICO, op. cit., pp. 18-21.

<sup>70</sup> L'aeroplano SVA (Savoia-Verduzio-Ansaldo) è stato un aereo da ricognizione e bombardamento italiano sviluppato durante la Prima guerra mondiale. Il progetto iniziale fu realizzato dalla società SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia), ma dopo la fusione tra SIAI e Ansaldo nel 1916, la produzione dell'aereo fu trasferita alla nuova società SVA.

<sup>71</sup> I manifesti recitavano: «In questo mattino d'agosto, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata e luminosamente incomincia l'anno della nostra piena potenza, l'ala tricolore vi apparisce all'improvviso come indizio del destino che si volge. Il destino si volge. Si volge verso di noi con una certezza di ferro. È passata per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia e vi infetta. La vostra ora è passata. Come la nostra fede fu la più forte, ecco che la nostra volontà predomina e predominerà sino alla fine. I combattenti vittoriosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno, con una ebbrezza che moltiplica l'impeto. Ma, se l'impeto non bastasse, basterebbe il numero, e questo è detto per coloro che usano combattere dieci contro uno. L'Atlantico è una via che già si chiude; ed è una via eroica, come dimostrano i nuovissimi inseguitori che hanno colorato l'Ourcq di sangue tedesco. Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza, non siamo venuti se non per la prova di quel che potremmo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo. Il rombo della giovane ala italiana non somiglia a quello del bronzo funebre, nel cielo mattutino. Tuttavia la lieta audacia sospende fra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o Viennesi. VIVA L'ITALIA!»

Gabriele D'Annunzio diviene un protagonista di spicco della scena politica italiana nel periodo immediatamente successivo al conflitto. Già prima della fine della guerra, il celebre scrittore forgia il mito della "vittoria mutilata" attraverso un articolo pubblicato sul *Corriere della Sera*, in cui lancia l'appello "Vittoria nostra, non sarai mutilata".<sup>72</sup> La narrativa dannunziana si diffonde nel paese quando, alle trattative di pace, Sonnino e Salandra incontrano la ferma resistenza di Wilson, Lloyd George e Clemenceau a concedere all'Italia i territori rivendicati: Trieste, Trento e i territori limitrofi della Dalmazia, tra cui la città di Fiume.

È in questo contesto che si diffonde un senso di insoddisfazione e delusione in gran parte dell'opinione pubblica e dell'esercito, fornendo terreno fertile al mito della "vittoria mutilata" e creando ancor più fratture nello scenario sociopolitico italiano.<sup>73</sup> Con queste premesse, su iniziativa del Vate, ha luogo la spedizione fiumana. Questo episodio, caratterizzato da un'occupazione militare di sedici mesi della città di Fiume, termina il 18 gennaio 1921, a seguito del cosiddetto "Natale di sangue", durante il quale la marina italiana bombardò la città. La vicenda di Fiume e il suo repertorio politico-culturale rappresentano un'importante fucina per gran parte della narrativa del fascismo sansepolcrista, tra questi, l'ideale antiborghese, il militarismo, il nazionalismo, l'antiparlamentarismo e la liturgia della politica di massa. Tali peculiarità costituiscono elementi fondamentali del progetto di Mussolini nei successivi anni, sebbene egli mantenga sempre una cauta distanza dall'approccio dannunziano, preferendo al *beau geste* il pragmatismo politico.<sup>74</sup>

Fiume, sebbene abbia un ruolo marginale nell'analisi storiografica dall'aeronautica italiana, rappresenta un crocevia di personalità provenienti da mondi disparati: artisti, letterati, futuristi e reduci della guerra appena conclusa, tra questi ultimi molti erano aviatori. Tra tutte le figure di spicco che parteciparono alla avventura fiumana dobbiamo ricordare quella di Guido Keller.<sup>75</sup> Durante la Grande guerra Keller fa parte della squadriglia di Francesco Baracca, divenendo celebre per le sue azioni temerarie per cui si guadagna l'appellativo "asso di cuori".

---

<sup>72</sup> G. D'ANNUNZIO, "Vittoria nostra, non sarai mutilata", *Corriere della Sera*, 24 ottobre 1918.

<sup>73</sup> M. L. SALVADORI, *Storia d'Italia. Il cammino tormentato di una nazione. 1861-2016*, Einaudi, Torino, pp. 128-129.

<sup>74</sup> Si veda C. SALARIS, *Alla festa della rivoluzione. Artisti e libertari con D'Annunzio a Fiume*, Il Mulino, Bologna, 2002.

<sup>75</sup> Guido Keller (1892-1929) è stato un aviatore italiano. Prese parte alla Prima guerra mondiale come sottotenente del genio del Regio Esercito e conseguì il brevetto di volo civile presso il club del battaglione aviatori civili del campo di Torino-Mirafiori. Durante la guerra, fu assegnato al Corpo Aeronautico Militare e si distinse per la sua abilità di pilota, abbattendo aerei nemici e venendo ferito in azione. Dopo la guerra, fu una delle personalità più stravaganti a prender parte all'impresa di Fiume guidata da Gabriele D'Annunzio e fu nominato "segretario d'azione". Durante questa esperienza, compì azioni da corsaro per assicurare rifornimenti di armi e viveri a Fiume. Tale fu il suo legame con D'Annunzio, che il Vate volle la sua sepoltura sul Colle delle Arche del Vittoriale degli italiani di Gardone Riviera, dove più tardi lo avrebbe raggiunto anch'egli.

Keller, come molti altri aviatori veterani, prende parte fin dal principio alla spedizione di Fiume, dove stringe un forte rapporto di stima reciproca con D'Annunzio.

Il 12 novembre del 1920, Giolitti<sup>76</sup>, dopo lunghe trattative portate avanti dal predecessore Nitti<sup>77</sup>, pone la propria firma sul Trattato di Rapallo, attraverso cui l'Italia e la Jugoslavia determinano consensualmente i confini dei due Stati e le rispettive sovranità in base a quanto stabilito precedentemente dal Trattato di Londra. Fiume viene così dichiarata così "Stato libero" e la sua annessione all'Italia sfuma.<sup>78</sup> In risposta alla concessione del governo Giolitti, Keller decide di effettuare una dimostrazione di protesta e, ad insaputa dello stesso D'Annunzio, parte con il proprio aereo da Fiume in direzione Roma. Qui, il 14 novembre, sorvola il Vaticano dove lancia una rosa bianca «a frate Francesco», prosegue il volo volando sul Quirinale per rendere omaggio alla Regina e al popolo d'Italia con sette rose rosse, infine, sorvola a bassa quota palazzo Montecitorio e sgancia sul tetto della sede della Camera dei deputati un pitale in ceramica che contiene un mazzo di rape e un biglietto che recita: «Guido Keller dona al Parlamento e al Governo che si reggono da tempo con la menzogna e con la paura, la tangibilità allegorica del loro valore».<sup>79</sup>

Tra tutti gli episodi collegati alla spedizione dannunziana, l'atto di Keller costituisce uno degli esempi più rappresentativi nel contesto politico nazionale al termine della Grande guerra. Sebbene limitata alla mera sfera simbolica, questa azione evidenzia le difficoltà in cui versa lo Stato liberale, da lì a poco tempo destinato a subire l'assalto del fascismo da un lato e della sinistra rivoluzionaria dall'altro.

---

<sup>76</sup> Giovanni Giolitti (1842-1928) è stato un politico italiano, noto soprattutto per essere stato presidente del Consiglio dei ministri in numerosi governi tra il 1892 e il 1921. Fu un esponente di spicco del Partito Liberale Italiano e uno dei principali protagonisti della politica italiana durante i primi del XX secolo. La sua figura è stata al centro di accese discussioni storiografiche, e se da una parte è stato lodato per le riforme e le innovazioni che ha promosso, dall'altra è stato criticato per il suo atteggiamento ambiguo nei confronti della democrazia e del suffragio universale, nonché per la gestione della questione sociale e per il suo ruolo nell'instaurazione del regime fascista.

<sup>77</sup> Francesco Saverio Nitti (1868-1953) è stato un economista, politico e accademico italiano, noto soprattutto per essere stato Primo Ministro del Regno d'Italia dal 1919 al 1920. Durante il suo mandato come Primo Ministro, Nitti cercò di affrontare le difficoltà economiche e sociali che l'Italia stava attraversando dopo la Prima guerra mondiale. In particolare, cercò di migliorare la situazione dei lavoratori, aumentare la produzione industriale e affrontare il problema del debito pubblico. Tuttavia, il suo governo fu osteggiato dall'opposizione politica e dagli ambienti conservatori, che lo accusarono di essere troppo progressista e di avere una politica estera troppo pacifista. Dopo essere stato costretto a dimettersi dalla carica di Primo Ministro, Nitti continuò la sua attività accademica e scrisse diversi libri sulle questioni economiche e sociali dell'Italia.

<sup>78</sup> M. L. SALVADORI, op. cit., pp. 149-150.

<sup>79</sup> C. SALARIS, op. cit., pp. 24-25. È il giornale fiumiano *Yoga*, diretto da Keller, a fornire un resoconto dettagliato dell'avvenimento. Il pitale, scambiato dai presenti inizialmente per un ordigno, cadde sul tetto dell'Hotel Milan, adiacente a Palazzo Montecitorio. Una volta rientrato a Fiume, Keller ebbe dei contrasti con D'Annunzio, indispettito di non esser stato informato del gesto improvvisato dell'aviatore.

Ancora una volta il mezzo aereo è vettore di un messaggio politico e Mussolini, già impegnato ad integrare parte degli stilemi dannunziani nell'ideologia fascista, comincia a intravedere nell'aeroplano un nuovo possibile strumento di propaganda.

#### *1.4 La fondazione della regia aeronautica e la stagione delle imprese*

Il nesso tra fascismo e aeronautica, già antecedente alla costituzione della Regia Aeronautica, sussiste in virtù di due distinte motivazioni, una di natura politica e l'altra di natura culturale. Invero, il Duce individua nella branca aeronautica un soggetto in grado di riequilibrare a proprio favore gli assetti all'interno dello Stato Maggiore. Se nello stato liberale l'influenza dell'istituto monarchico sull'esercito era in linea di massima incontrastata, come ribadito dall'ordinamento costituzionale albertino, con la creazione della Regia Aeronautica Mussolini istituisce un contrappeso a favore del regime fascista, grazie anche alla forte presenza di esponenti fascisti nell'organico della nuova forza armata.

L'interesse del milieu fascista per l'aeronautica ha radici profonde nella cultura e nell'ideologia del movimento, la quali sono segnatamente influenzate, oltre che dalla figura di D'Annunzio, dalla componente futurista all'adunata di Piazza S. Sepolcro, dove tra l'altro furono in molti gli aviatori a partecipare.<sup>80</sup> Ripresa in parte dal futurismo, l'esaltazione della modernità, del movimento e del dinamismo, è, fin dai primi anni di sviluppo, un elemento d'identificazione dell'ideologia fascista. Il settore aeronautico diventa così interprete del potenziale dinamico e ardimentoso della nazione architettata dall'ideologia fascista.

Inevitabilmente, l'ambiente aviatorio entra in simbiosi il con movimento fascista attraendo così molte personalità di spicco. È importante sottolineare la figura di Attilio Longoni<sup>81</sup> e Aldo

---

<sup>80</sup> M. FERRARI, *Le Ali Del Ventennio: L'aviazione Italiana Dal 1923 Al 1945: Bilanci Storiografici e Prospettive Di Giudizio*, FrancoAngeli, Milano, 2007, p. 56. Emblematico è il caso di Attilio Longoni che divenne nel 1919 il primo segretario dei Fasci da combattimento fondati a marzo del 1919 a Piazza San Sepolcro, "e nei quali gli aviatori certo non mancavano, così come non mancò la costituzione, sin dalle prime fasi dello sviluppo del movimento fascista, di talune formazioni costituite appositamente da aviatori."

<sup>81</sup> Attilio Longoni (1885-1932) fu un pioniere dell'aviazione, giornalista e politico italiano. Nato a Monza, si appassionò all'aviazione nella sua giovinezza, diventando uno dei primi aviatori italiani. Durante la Prima Guerra Mondiale, servì come pilota militare, dimostrando notevole abilità e coraggio. Dopo la guerra, Longoni, aderì al fascismo e fu una delle figure più vicine a Mussolini. Fu una delle personalità più rilevanti nel giornalismo aeronautico, fondando la riviste *La gazzetta dell'Aviazione* e *L'ala d'Italia* nel 1922. Longoni fu partecipe alla marcia su Roma, e comandò in quest'occasione la Squadra Emilio Pensuti occupando il campo di Cinisello Balsamo nella periferia milanese. Fondò nel 1926 la Lega Italiana Aeronautica e l'Ente Nazionale di Preparazione Aeronautica. Dal 1931 occupò il ruolo di Segretario Generale della Gente del Mare e dell'Aria.

Finzi<sup>82</sup>, tra le personalità che più contribuiscono allo sviluppo della Regia Aeronautica negli anni Venti.<sup>83</sup>

Alla luce di tali presupposti, è interessante notare come Mussolini stesso abbia cercato di incarnare il ruolo di aviatore. A bordo del velivolo egli assume una dimensione eroica e moderna. L'immagine di Mussolini aviatore costituisce una delle numerose sfaccettature che il Duce adotta per costruire la sua iconografia, incarnando l'uomo nuovo, audace e in sintonia con l'evoluzione dei tempi.

Questo è evidenziato dai due voli compiuti nel 1915 e nel 1918, nonché dai numerosi articoli di propaganda aviatoria che compaiono nel suo giornale, *Il Popolo d'Italia*. Nel 1919 inizia a frequentare la scuola aviatoria di Arcore e, nel marzo dello stesso anno, si offre come partecipante, in qualità di giornalista, al volo Roma-Tokio promosso da D'Annunzio, senza tuttavia riuscire a prendervi parte.<sup>84</sup>

L'impresa prevede un raid di gruppo da Roma a Tokio con diverse tappe intermedie. Sono impiegati 11 aerei, 4 trimotori Caproni e 7 monomotori SVA. I primi spiccano il volo l'8 gennaio mentre gli SVA partono nei giorni tra il 14 febbraio e l'11 marzo del 1920. Sono solo due gli aerei che raggiungeranno il suolo nipponico, i due SVA dei piloti Masiero e Ferrarin. Gli altri piloti vengono fermati da guasti al velivolo, e due di questi, il capitano Gordesco e il tenente Grassa, perdono la vita durante il lungo viaggio. La morte dei due aviatori accende gli scetticismi e suscita dibattiti politici e, su forte spinta delle sinistre, viene avviata una commissione d'inchiesta dalla Camera dei deputati.<sup>85</sup>

L'aeronautica diventa sempre più antagonista alle forze democratiche del Paese, trovando supporto nei soli gruppi politici fascisti e nazionalisti, tra cui la figura di Mussolini. Egli è protagonista di un grande convegno aeronautico a Milano tenuto il 27 e 28 marzo del 1921, organizzato da Attilio Longoni, direttore e fondatore del giornale *La gazzetta dell'aviazione*.

---

<sup>82</sup> Aldo Finzi (1891-1944) fu un pilota e politico italiano. Nato a Mantova, Finzi fu un pilota durante la Prima guerra mondiale, al termine della quale fu tra i piloti che compirono il volo su Vienna insieme a D'Annunzio nell'agosto del 1918. Egli si unì al movimento fascista nel 1920, entrando alla Camera dei deputati nel 1921. Ricoprì diverse cariche politiche durante il regime fascista, tra cui sottosegretario agli Interni e membro del Gran consiglio del fascismo nel 1922. Nel 1923 ottenne la carica di vicecommissario all'Aeronautica, che mantenne fino al 1925. Uscì dalla scena politica nel 1929, quando venne ricandidato alla Camera. Tuttavia, Finzi divenne sempre più critico nei confronti del regime, in particolare dopo le leggi razziali del 1938, che colpirono direttamente la sua famiglia di origine ebraica. Dopo esser stato inviato al confino nel 1941, Finzi aderì nel 1943, quando il governo Fascista cadde, al movimento antifascista e si unì alla Resistenza italiana. Fu catturato e fucilato dai nazisti nell'eccidio delle Fosse Ardeatine, il 24 marzo del 1944.

<sup>83</sup> E. LEHMANN, *Le Ali Del Potere: La Propaganda Aereonautica Nell'Italia Fascista*, UTET, Torino, 2010, pp. 6-7.

<sup>84</sup> G. ROCCA, *I disperati. La tragedia dell'aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1991, pp. 6-9.

<sup>85</sup> *Ibidem*.

Attraverso il giornale l'evento viene promosso e battezzato «Adunata Nazionale Aeronautica», questo vede la partecipazione generale di tutto il mondo aviatorio, tra cui personalità del calibro di Douhet e D'Annunzio. Il tema è la costituzione di un apposito ministero dell'Aria, che tuteli lo sviluppo aeronautico civile e militare del paese. Ciò è ribadito dalla *Gazzetta dell'Aviazione*, che il 4 aprile in prima pagina presenta necessaria «la costituzione di un ministero o sottosegretario dell'aviazione civile».<sup>86</sup>

Mussolini riprende le lezioni di volo presso il campo aviatorio di Arcore nel periodo che va da luglio del 1920 a maggio del 1921.<sup>87</sup> Queste sono dettagliatamente testimoniate dal suo maestro Cesare Redaelli. Il 2 marzo del 1921 Mussolini ha un incidente mentre vola a bordo dell'addestratore Aviatik fornito dal suo maestro. Il malfunzionamento, lascia illeso Mussolini, tuttavia *Il Popolo d'Italia* non perde l'occasione per esaltare la tempra e il temperamento del suo direttore. Mussolini, spesso fa richiamo dell'incidente anche negli anni successivi.<sup>88</sup>

Invero, il Duce impiega, come farà Longoni un decennio più tardi<sup>89</sup>, tali vicende negli anni a venire come ulteriore testimonianza del suo ardore e coraggio, nonché della sua appartenenza al mondo aviatorio, innalzando la sua figura a quella dei grandi assi della Grande guerra, sebbene non vi sia prova verificabile che egli abbia mai conseguito il brevetto di volo<sup>90</sup>. A testimoniare il connotato propagandistico del resoconto fornito sia da Mussolini che da Longoni è il confronto con quello del maestro Redaelli, discostante dal primo in diverse parti.<sup>91</sup>

In linea con questa narrazione propagandistica, Mussolini esporrà un aereo danneggiato, presumibilmente diverso dall'Aviatik utilizzato nelle sue lezioni, durante l'Esposizione dell'aeronautica italiana del 1934, organizzata a Milano. L'aereo esposto alludeva all'incidente occorso a Mussolini, rafforzando ulteriormente la sua immagine di aviatore e uomo di azione.<sup>92</sup>

Date le premesse, è inevitabile che, nei mesi immediatamente successivi alla marcia su Roma, abbia inizio il processo di costruzione di un ministero dell'aviazione di cui Mussolini si era fatto promotore. La prima tappa è la nascita, nel gennaio del 1923, della Confederazione aeronautica italiana, che rilancia le industrie del settore dopo anni di attacchi e critiche

---

<sup>86</sup> E. LEHMANN, op. cit., cit., pp. 32-37.

<sup>87</sup> *Ivi*, pp. 79-81.

<sup>88</sup> *Ivi*, pp. 80-82.

<sup>89</sup> *Ivi*, p. 84. Longoni ripercorre l'esperienza da allievo di Mussolini nel volume *Fascismo e Aviazione*, pubblicato nel 1931.

<sup>90</sup> *Ivi*, pp. 89-91. Sebbene differenti siano le fonti che affermano il conseguimento di Mussolini del brevetto di volo negli anni '30, queste sono difficilmente verificabili. Dalle ricostruzioni storiche, infatti, sembra che il Duce abbia sempre volato in compagnia di un istruttore, anche una volta portato a termine il suo apprendistato.

<sup>91</sup> *Ivi*, pp. 79-84.

<sup>92</sup> *Ivi*, p. 82.

parlamentari. Nello stesso mese Mussolini istituisce il Commissariato per l'Aeronautica, che lui stesso governa.<sup>93</sup>

L'ipotesi della creazione di un corpo indipendente, da tempo ambita, prende forma poco dopo, quando, dopo appena 5 mesi dalla Marcia su Roma, la Regia Aeronautica viene istituita attraverso il Regio decreto n.645 del 28 marzo del 1923. Questa è dotata di gradi, divise, ruoli e bandiera proprie, differenziati da Esercito e Marina, i quali osteggiano la creazione di un corpo autonomo, vedendo nell'aviazione un mero corpo ausiliario e subordinato. A capo della Regia Aeronautica è posto Pier Ruggero Piccio<sup>94</sup>, noto asso della Prima guerra mondiale, che acquisisce il ruolo di comandante generale. Tuttavia, nel ruolo di sottosegretario dell'Aeronautica è Aldo Finzi a dirigere di fatto il nascente corpo. Questi, personalità vicina al Duce, s'impegna a dare una forte spinta autonomista alla neonata Regia Aeronautica.<sup>95</sup>

Con i vertici militari, dalla formazione e visione assai più burocratica e formalistica, Finzi entra in contrasto in più occasioni ed è costretto a dimettersi nel giugno del 1924, dopo l'omicidio Matteotti e la conseguente crisi, in quanto coinvolto direttamente nella vicenda. Gli succede Alberto Bonzani, generale d'artiglieria piemontese, che il Duce identifica come elemento di avvicinamento alle forze armate dopo le intolleranze generate dalla spregiudicatezza di Finzi, uomo proveniente dall'esterno e in evidente contrasto con i metodi tradizionali dell'esercito italiano.<sup>96</sup>

Mediante la nomina di Bonzani, Mussolini mira a evitare possibili conflitti con le altre forze armate e con l'istituto monarchico, il quale è particolarmente solerte nel difendere le proprie prerogative nel settore militare. Una volta consolidata la sua posizione politica, Mussolini sostituisce Bonzani con Italo Balbo<sup>97</sup> allo scopo di riprendere il processo di fascistizzazione della Regia Aeronautica, interrotto con le dimissioni di Finzi. La figura di Balbo assume un

---

<sup>93</sup> G. ROCCA, op. cit., p. 12.

<sup>94</sup> Pier Ruggero Piccio (1880-1965) fu un aviatore, generale e politico italiano, noto per essere uno dei pionieri dell'aviazione militare italiana e per aver fondato l'Aeronautica Militare Italiana. Nato a Roma, Piccio iniziò la sua carriera militare nell'esercito italiano, per poi passare all'aviazione nel 1913. Durante la Prima Guerra Mondiale, divenne un celebre asso dell'aviazione, totalizzando 24 vittorie aeree. Nel 1923, fu nominato primo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana, carica che ricoprì fino al 1927. Durante il regime fascista, Piccio fu anche senatore del Regno d'Italia dal 1933.

<sup>95</sup> G. ROCCA, op. cit., p. 13.

<sup>96</sup> *Ivi*, pp. 13-14.

<sup>97</sup> Italo Balbo (1896-1940) è stato un importante esponente politico e militare del Regime fascista italiano. Noto per essere stato uno dei quadrumviri della Marcia su Roma, Balbo ha ricoperto diversi ruoli di alto profilo durante il periodo fascista, tra cui quello di Segretario del Partito Nazionale Fascista, Ministro dell'Aeronautica e Governatore della Libia. Balbo è inoltre celebre per aver organizzato e condotto due voli transatlantici di massa (1930 e 1933) che hanno rafforzato l'immagine del fascismo come regime modernizzatore e tecnologicamente avanzato. Morì nel 1940, abbattuto da fuoco amico nei cieli di Tobruk.

ruolo significativo anche nell'ambito delle ambizioni propagandistiche di Mussolini, promuovendo l'emergere di un'esaltazione politica e culturale dell'aeronautica.<sup>98</sup>

Balbo incarna più d'ogni altro l'aviatore valoroso che il fascismo idealizza nell'idealtipo dell'uomo nuovo. Questa immagine, come precedentemente menzionato, è altresì un obiettivo che lo stesso Mussolini ambisce a concretizzare nella propria figura. Il quadrumviro prende il suo brevetto di volo nel giugno 1927, tuttavia egli vola diverse volte già negli anni precedenti.<sup>99</sup> Uomo dinamico, egli è protagonista di numerose imprese aviatorie tra il 1927 e il 1933, le quali gli conferiscono fama anche lontano dall'Italia.

Inizialmente, è Francesco De Pinedo, celebre aviatore della Grande guerra, a condurre le storiche trasvolate. La prima crociera solitaria di De Pinedo ha luogo l'8 febbraio 1927, con il decollo dalla Sardegna a bordo dell'idrovolante Savoia-Marchetti S.55, diretto verso la Guinea del Sud. Da qui, raggiunge le coste brasiliane, attraversando l'Atlantico, e, passando per altre tappe in Sud America, arriva a New Orleans il 29 marzo, atterrando sulle acque del Mississippi. Seguono Chicago e Montreal, da dove intraprende il viaggio di ritorno. Il 16 giugno, l'esperto pilota atterra ad Ostia, accolto da Mussolini, Balbo, il maresciallo Diaz e una folla entusiasta.<sup>100</sup>

Ispirato dal successo della crociera, Balbo intende promuovere imprese aeree collettive, condotte da intere formazioni di aeroplani. Dopo il primo successo, una trasvolata di 60 idrovolanti nel Mediterraneo occidentale, organizzata con De Pinedo, Balbo ottiene, nell'agosto 1928, il grado di capitano di squadra, il più alto dell'Aeronautica. Una promozione che alimenta la rivalità tra Balbo e De Pinedo, accresciuta dalle divergenze tra i due e la scarsa considerazione che il secondo riceve rispetto al ferrarese.<sup>101</sup>

Ciò nonostante, Balbo coinvolge De Pinedo in una seconda spedizione, questa volta nel Mediterraneo orientale. La trasvolata, che coinvolge 41 aeroplani, ha successo e, ancora una volta, è Balbo a ricevere gli onori e il merito a discapito del sempre più impotente De Pinedo. Questi su iniziativa del primo, diventato ormai ministro dell'Aeronautica nel settembre del 1929, viene allontanato in Argentina poco dopo attraverso un incarico di addetto aeronautico. Dopo aver abbandonato il servizio attivo, De Pinedo organizzerà nel settembre del 1933 un volo diretto da New York verso Bagdad. In quest'impresa, per un incidente durante il decollo da Long Island, De Pinedo perde la vita il 2 settembre.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> E. LEHMANN, op. cit., p. 108.

<sup>99</sup> G. ROCCA, op. cit., p. 20-21.

<sup>100</sup> *Ivi*, op. cit., pp. 33-36.

<sup>101</sup> *Ivi*, p. 36.

<sup>102</sup> *Ivi*, pp. 37-39.

Nel frattempo, Balbo si rende protagonista in veste da aviatore di due trasvolate epocali sull'Oceano Atlantico. La prima, una crociera Italia-Brasile, parte nel dicembre del 1930 e termina il mese seguente. La seconda, tra luglio e agosto 1933, coinvolge 25 idrovolanti sulla rotta Italia-Canada-Chicago e celebra il decennale della Marcia su Roma, ottenendo grande successo negli Stati Uniti.<sup>103</sup>

Infatti, il quadrumviro, già personaggio politico ed eroe popolare in Italia, con questa trasvolata eleva il suo personaggio internazionalmente, ammirato e plaudito in suolo statunitense, come testimonia l'attenzione mediatica che riceve. Un milione di persone si recano a rendergli omaggio il 18 luglio a Chicago.<sup>104</sup> Il 20 luglio, viene accolto dal presidente Roosevelt e dal segretario della Marina Swanson alla Casa Bianca.<sup>105</sup> In occasione dell'Esposizione Universale di Chicago nello stesso anno viene eretto un monumento nel padiglione Italiano, si tratta di una colonna romana del primo secolo a. C. donata da Mussolini e tuttora esistente.<sup>106</sup>

L'incredibile risonanza delle sue imprese e la visibilità che ricava per sé, si spiega anche alla luce della sua incredibile abilità comunicativa. Balbo, infatti, non si limita ad organizzare i raid, ma ne cura meticolosamente anche l'apparato propagandistico che li accompagna e ne amplifica la portata mediatica. La prima tra le trasvolate collettive, quella nei cieli di Spagna e Francia meridionale, viene accompagnata da undici giornalisti, i quali seguono e riportano ogni tappa. Similmente accade per il raid del centenario quando il nipote Lino Balbo e Nello Quilici, giornalista e fedele amico di Balbo, lo seguono a bordo del suo S.55 durante le tappe negli Stati Uniti, ricavando nello scafo di destra dell'aeromobile lo spazio per una minuscola redazione giornalistica. Il gerarca fascista controlla in prima persona i resoconti e le cronache, esercitando quindi un controllo preventivo su tali contributi.<sup>107</sup>

Balbo, è una personalità dotata di un notevole carisma e di considerevoli competenze organizzative, egli figura tra i gerarchi più vicini al Duce, il quale gli assicura i mezzi necessari per garantire che la Regia Aeronautica diventi archetipo della nazione moderna che il fascismo intende creare e rappresentare. Infatti, oltre ai raid, è degno di nota l'impegno profuso dal gerarca per la conquista di manifestazioni aeree internazionali. Tra queste, è da menzionare la

---

<sup>103</sup> G. ROCCA, op. cit., pp. 50-54.

<sup>104</sup> "1,000,000 In Chicago Bid Balbo Good-Bye", *The New York Times*, 19 luglio 1933, p. 3.

<sup>105</sup> "President Honors Balbo and His Men", *The New York Times*, 21 luglio 1933, p. 7.

<sup>106</sup> "Balbo Monument, Chicago Park District", *Chicago Park District, The Official Website of the Chicago Park District*, consultato l'8 maggio 2023, consultabile presso <https://www.chicagoparkdistrict.com/parks-facilities/balbo-monument>.

<sup>107</sup> E. LEHMANN, op. cit., pp. 140-142.

Coppa Schneider, competizione di velocità tra idrovolanti istituita da Jacques Schneider nel 1913, interrotta dopo le prime due edizioni a causa del conflitto mondiale e ripresa nel 1920.

La competizione si svolge annualmente e comprende cinque prove. Il paese che trionfa almeno tre volte si aggiudica l'assegnazione del trofeo. L'Italia ottiene i suoi primi successi nel 1920 e nel 1921, ma incontra difficoltà quando Inghilterra e Stati Uniti, con ingenti investimenti statali, si contendono il primo posto negli anni successivi. In risposta Balbo, preme molto sulla conquista dei primati di velocità e la vittoria della Coppa Schneider, indentificando in essi un'occasione per dimostrare al mondo l'avanguardia ingegneristica e motoristica italiana. Diversi sono gli organismi creati per perseguire tale risultato, tra cui il centro di sviluppo aeronautico, affidato all'ingegnere Guidoni con sede a Montecelio e la Scuola di Alta Velocità, sviluppata all'idroscalo di Desenzano sul Garda.<sup>108</sup>

I grandi investimenti non producono risultati all'altezza: l'Italia vince soltanto la competizione del 1926 e si posiziona dietro alla Gran Bretagna nelle tre edizioni successive. Il bilancio peggiora con la morte di diversi piloti nelle prove dei velivoli tra il 1926 e il 1931. Al termine dell'ultima edizione della Coppa Schneider nel 1931, l'Italia e Balbo continuano a puntare sulla ricerca dei primati di velocità, ottenendo risultati di prestigio nel 1933 e 1934. Infatti, il maresciallo Francesco Agello, a bordo di un MC 72 motorizzato FIAT progettato dall'ingegnere Castoldi, raggiunge il record di 682 chilometri orari nell'aprile 1933 e lo rafforza ulteriormente nell'ottobre del 1934, quando tocca la velocità di 709 chilometri orari, tutt'oggi imbattuta nella categoria degli idrovolanti.<sup>109</sup>

Sebbene Balbo ottenga un trionfo propagandistico, i successi aeronautici dell'Italia difficilmente eccedono il campo pubblicitario. Negli anni successivi, tutti i progressi ingegneristici conseguiti rimangono una mera dimostrazione di forza. Infatti, mentre la Gran Bretagna sviluppa il celebre caccia Spitfire a partire dal Supermarine Sea Lion, la Regia Aeronautica non riuscirà a sfruttare nell'ambito militare i notevoli progressi ottenuti a livello sperimentale negli anni '30.<sup>110</sup>

Intanto, però, il ras di Ferrara ha raggiunto un ruolo di enorme rilevanza politica e mediatica. Ragion per cui Mussolini comincia a vedere in lui un potenziale rivale politico, il quale per giunta rappresenta un elemento destabilizzante nei delicati equilibri militari italiani. Balbo, infatti, attraverso un memorandum del 1933 mira a ristrutturare completamente l'assetto delle regie forze armate. Inevitabilmente, la riforma auspicata da Balbo avrebbe portato Mussolini

---

<sup>108</sup> G. ROCCA, op. cit., p. 43.

<sup>109</sup> *Ivi*, p. 44.

<sup>110</sup> *Ivi*, p. 45.

in uno scontro aperto con i vertici di Marina ed Esercito, nonché con il re Vittorio Emanuele III.<sup>111</sup>

Consapevole di questo rischio Mussolini s'impegna a collocare progressivamente fuori di scena Balbo a partire dal luglio del 1933, quando lo sostituisce alla guida del ministero dell'Aeronautica con il generale Giuseppe Valle. Nel novembre il gerarca viene preposto al ruolo di Governatore della Libia, andando a sostituire il generale Badoglio.<sup>112</sup> Balbo incontra la sua fine il 28 giugno 1940, quando, a seguito di un bombardamento britannico, il suo velivolo viene erroneamente identificato come un aereo ostile e abbattuto nei cieli di Tobruk dall'incrociatore italiano San Giorgio. Le circostanze esatte dell'evento sono tuttora oggetto di dubbi e incertezze, a seguito delle diverse ricostruzioni storiche della vicenda. In seguito alla sua morte, la Royal Air Force britannica ha voluto rendere omaggio alla sua figura, lanciando con un paracadute un cofanetto nel territorio libico sotto il controllo italiano. Il cofanetto conteneva il seguente messaggio di cordoglio: «La Royal Air Force britannica esprime il proprio cordoglio per la morte del Generale Balbo, un grande leader e un coraggioso aviatore, personalmente conosciuto a me, che il destino ha posto dall'altra parte. [firmato] Arthur Longmore, Comandante in Capo, Royal Air Force britannica, Medio Oriente.»<sup>113</sup>

La gestione del successore di Balbo, il generale Giuseppe Valle, seppur stabilizzatrice in funzione degli equilibri delle forze armate, non cambia la rotta avviata dal suo predecessore. Egli concentra gli sforzi della Regia Aeronautica sulla caccia ai primati e, a tale scopo, istituisce a Roma la Scuola dell'Alta quota.<sup>114</sup>

Come precedentemente accennato, la persistenza di questo approccio si accompagna alla natura del regime fascista e alla sua attrazione fatale per la propaganda. Un approccio che viene mantenuto sia in funzione del regime stesso, sia in virtù dell'ideologia fascista che mira a esaltare la modernità in cui intende proiettare la Nazione. Il fascismo, infatti, è caratterizzato da un forte desiderio di conferire all'Italia, un'immagine all'avanguardia e al passo con i tempi e l'aviazione appare lo strumento perfetto.

In quest'ottica, la promozione di imprese audaci e la caccia ai primati rappresentano strumenti di grande efficacia per affermare la superiorità tecnologica e ingegneristica italiana nel contesto internazionale. Queste iniziative servono, inoltre, a rinforzare l'identità nazionale

---

<sup>111</sup> G. ROCCA, op. cit., pp. 57-58.

<sup>112</sup> *Ivi*, p. 58.

<sup>113</sup> C. G. SEGRÉ, *Italo Balbo: A Fascist Life*, University of California Pr., Berkeley, 1987, pp. 392-402.

<sup>114</sup> G. ROCCA, op. cit., pp. 68-70.

e a instillare nell'opinione pubblica un senso di orgoglio e coesione, elementi determinanti ad amplificare il consenso interno.

Questo aspetto si colloca all'interno della visione metapolitica del fascismo, una concezione che Mussolini ha del suo regime e che è stata minuziosamente elaborata e dettagliatamente esplorata dallo storico Renzo De Felice.<sup>115</sup> Secondo tale interpretazione, la missione che si è autoassegnato il Duce è quella di riformulare e alterare l'identità antropologica del popolo italiano, modificando i suoi stili di vita e le sue modalità di pensiero. Le affermazioni pronunciate da Mussolini in occasione della conclusione dei lavori del IV e ultimo Congresso Fascista, tenutosi il 22 giugno 1925, riflettono pienamente l'essenza etica e il significato politico intrinseco al fascismo metapolitico:

Oggi il Fascismo è un partito, è una milizia, è una corporazione. Non basta: deve diventare un modo di vita! Vi devono essere gli italiani del Fascismo, come vi sono, a caratteri inconfondibili, gli italiani della rinascenza e gli italiani della latinità. Solo creando un modo di vita, cioè un modo di vivere, noi potremo segnare delle pagine nella storia e non soltanto nella cronaca. [...] L'italiano nuovo, ed io, ne vedo già un campione, l'italiano nuovo è De Pinedo! Portando nella vita tutto quello che sarebbe grave errore di confinare nella politica, noi creeremo, attraverso un'opera di selezione ostinata e tenace, la nuova generazione, e nella nuova generazione ognuno avrà un compito definito. Talvolta mi sorride l'idea delle generazioni di laboratorio: creare cioè la classe dei guerrieri, che è sempre pronta a morire: la classe degli inventori, che persegue il segreto del mistero; la classe dei giudici, la classe dei grandi capitani di industria, dei grandi esploratori, dei grandi governatori. Ed è attraverso questa selezione metodica che si creano le grandi categorie, le quali a loro volta creeranno l'impero.<sup>116</sup>

Pertanto, l'aeronautica, costituisce inizialmente un elemento fondamentale all'interno del repertorio culturale del fascismo. Nondimeno, una volta consolidato il dominio del regime, Mussolini identifica nell'arma nuova "fascista" uno dei sofisticati strumenti di propaganda in grado di riformare l'essenza delle future generazioni di italiani.

Tuttavia, questa enfasi sulla modernità e sui successi aeronautici si rivela un castello di carte, incapace di produrre risultati concreti e duraturi nel campo dell'aviazione militare. Alla vigilia della Seconda guerra mondiale, l'Italia giungerà priva di solide basi industriali e tecnologiche, necessarie a garantire la competitività e l'efficienza delle forze armate italiane nel lungo periodo.

---

<sup>115</sup> Si veda R. DE FELICE, *Mussolini il Duce. Vol. I. Gli anni del Consenso 1929-1936*, Einaudi, Torino, 1974.

<sup>116</sup> "Il Congresso del fascismo chiude i suoi lavori", *Il Mezzogiorno*, 23 giugno 1925, p.1.

## Capitolo 2

### 2. Cinema, fascismo e aeroplani.

Noi canteremo [...] il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta<sup>117</sup>

#### 2.1 *Il cinema per la costruzione della nuova civiltà metapolitica italiana*

Nel ventennio fascista, il cinema trascende il semplice intrattenimento di massa per assumere una funzione strategica: diventa veicolo di idee, plasmatore di mentalità, costruttore di una visione del mondo. Questa svolta assume particolare rilevanza in parallelo all'evoluzione del settore aviatorio e all'uso della Regia Aeronautica come strumento di propaganda, temi affrontati nel capitolo precedente. L'interazione tra cinema e fascismo segna profondamente la cultura italiana di quell'epoca, contribuendo a forgiare un'immagine coerente e seducente del regime, e affermandosi come efficace strumento di manipolazione delle masse.

Il settore cinematografico, come quello aeronautico, esercitano fin dal loro avvento in Italia un'indubbia attrazione per numerosi intellettuali ed eminenti personalità, che nell'immediato primo dopoguerra occupano ruoli significativi nelle fasi inaugurali del fascismo. Tra costoro vi sono da annoverare molti esponenti del futurismo. Promotrice della modernità in tutti i suoi aspetti, l'avanguardia artistica esalta la cinematografia e ne riconosce la sua natura intrinsecamente futurista.

Il cinematografo futurista che noi prepariamo, deformazione gioconda dell'universo, sintesi alogica e fuggente della vita mondiale, diventerà la migliore scuola per i ragazzi: scuola di gioia, di velocità, di forza, di temerità e di eroismo. Il cinematografo futurista acutizzerà, svilupperà la sensibilità, velocizzerà l'immaginazione creatrice, darà all'intelligenza un prodigioso senso di simultaneità e di onnipresenza. [...] Le necessità della propaganda ci costringeranno a pubblicare un libro di tanto in tanto. Ma preferiamo esprimerci mediante il cinematografo, le grandi tavole di parole in libertà e i mobili avvisi luminosi.<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> L. SCRIVO, *Sintesi del Futurismo. Storia e documenti*, Mario Bulzoni Editore, Roma, 1968, cit., p. 3. La proposizione è contenuta nel Manifesto del futurismo pubblicato il 20 febbraio 1909 sul quotidiano parigino *Figaro*.

<sup>118</sup> *Ivi*, cit., p. 150.

Queste sono le parole impiegate nel *Manifesto della Cinematografia futurista*, firmato da F. T. Marinetti, Bruno Corra, E. Settemelli, A. Cinna, G. Balla e R. Chiti, pubblicato nel nono numero del giornale *L'Italia Futurista* l'11 settembre del 1916.<sup>119</sup> Da questo passaggio, come dall'intero manifesto, si può rintracciare la lode della settima arte come espressione della modernità e, in particolare, come eccezionale strumento di propaganda. Nell'estate dello stesso anno, mentre realizza il *Manifesto della Cinematografia futurista*, Marinetti è coinvolto nella realizzazione di *Vita futurista*, un film dei fratelli Ginanni Corradini.<sup>120</sup>

Oltre ai futuristi, tra i grandi estimatori dell'invenzione dei fratelli Lumière è da annoverare Gabriele D'Annunzio. Il celebre letterato, infatti, contribuisce come "autore" alla realizzazione del film *Cabiria* del 1914, diretto da Pastrone. Il suo coinvolgimento, principalmente di natura promozionale, contribuisce a incrementare la risonanza e il successo del film al momento della sua uscita.<sup>121</sup> Sempre D'Annunzio confessa nell'intervista di lancio del film con il *Corriere della Sera*: «Or'è parecchi anni a Milano, fui attratto dalla nuova invenzione che mi pareva potesse promuovere una nuova estetica del movimento. [...] Pensavo che dal cinematografo potesse nascere un'arte piacevole il cui elemento essenziale fosse il meraviglioso»<sup>122</sup>. In seguito, egli lavora per la trasposizione cinematografica di *Giovanni Episcopo* e *L'Innocente*, pellicole mai terminate.<sup>123</sup>

Il cinema e l'aviazione delineano traiettorie parallele, ma sostanzialmente concomitanti, particolarmente nell'ambito della loro singolare funzione propagandistica, un aspetto che il fascismo ha abilmente incorporato nella sua tattica di comunicazione. È, tuttavia, rilevante evidenziare un'iniziale resistenza da parte di Mussolini a politicizzare il cinema, data la presunta necessità di mantenere una certa autonomia spirituale dell'arte cinematografica. Questa posizione traspare da un suo intervento sul *Popolo d'Italia* nel 1923: «Dichiaro che è lungi da me l'idea di incoraggiare qualcosa che possa assomigliare all'arte di Stato. Lo Stato ha un solo dovere, quello di non sabotarla»<sup>124</sup>. Nel periodo di stabilizzazione del potere, Mussolini rivisita questa sua concezione preliminare, influenzato dal pragmatismo politico e dalla interpretazione che il futurismo e Marinetti danno della cinematografia, componente cruciale per l'edificazione della nuova civiltà italiana. Man mano che si intensifica la politica interventista del regime è il fascismo stesso a dettare i ritmi e le modalità operative a entrambi

<sup>119</sup> L. SCRIVO, *Sintesi del Futurismo. Storia e documenti*, p. 150.

<sup>120</sup> G. AGNESE, *Marinetti: una vita esplosiva*, Camunia, Milano, 1990, p. 187.

<sup>121</sup> G. BRUNETTA, *L'Europa. Le Cinematografie Nazionali*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, cit., p. 43.

<sup>122</sup> "A colloquio con D'Annunzio", *Il Corriere della sera*, 28 febbraio 1914, p. 3.

<sup>123</sup> A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, *Il Ventennio in Celluloide*, Settimo sigillo, Roma, 2005, p. 20.

<sup>124</sup> "Alla Mostra del Novecento. Parole di Mussolini sull'arte e sul governo", *Il Popolo d'Italia*, 27 marzo 1923, p. 5.

i settori, elementi centrali all'interno del vasto disegno propagandistico e ideologico del fascismo.<sup>125</sup>

Tuttavia, il regime non riuscirà mai disegnare una strada univoca per quanto riguarda la creazione di un cinema fascista, al contrario di Unione Sovietica e Germania nazista. Tale fenomeno può essere attribuito parzialmente alla presenza di posizioni discordanti all'interno del regime stesso, con voci che manifestano scetticismo di fronte all'intervento del regime nell'industria dello spettacolo, preferendo un approccio più liberista. Il regime, pur esercitando un controllo sostanziale, non riesce mai a sottomettere completamente il settore cinematografico, il quale conserverà sempre un certo livello di autonomia. Ciò avviene nonostante la presenza di un meccanismo di censura preventiva, ereditato dal periodo giolittiano, a cui il cinema è soggetto. A dimostrazione di ciò, si può osservare che, tra le 772 pellicole prodotte in Italia tra il 1930 e il 1943, soltanto una piccola frazione, circa un centinaio, può essere classificata come "di propaganda".<sup>126</sup>

Il settore cinematografico italiano vive un periodo di crisi a partire dal fallimento della Banca Italiana di Sconto nel 1921, principale banca creditrice dell'industria cinematografica. Segue nel 1923 il collasso economico dell'Unione cinematografica italiana (UCI), sostenuta in via straordinaria dal regime, che riesce solo a ritardarne il fallimento e la liquidazione, avvenuti nel 1926. Ad acquistarne le quote l'anno seguente è Stefano Pittaluga<sup>127</sup>, principale interprete dell'ammodernamento della produzione cinematografica italiana, si adopera per adattarla alla distribuzione di pellicole straniere.<sup>128</sup>

Nel 1929 Pittaluga ristruttura a Roma gli studi della Cines, che prendono il nome di Cines-Pittaluga. Uomo vicino al regime, egli riesce a far approvare una prima legge a favore dell'industria cinematografica.<sup>129</sup> Lo Stato italiano con questa legge, la n. 918 del 1931, diventa

---

<sup>125</sup> A, ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., pp. 10-12.

<sup>126</sup> *Ivi*, pp. 43-46.

<sup>127</sup> Stefano Pittaluga (1887-1932), figlio di un imprenditore genovese attivo nel campo delle sale cinematografiche, iniziò la sua carriera come distributore di film nel 1911, ottenendo l'esclusiva di alcune produzioni americane per il territorio della Liguria. Con l'arrivo della Prima Guerra Mondiale, il cinema italiano attraversò una fase di declino, dovuta anche all'incremento dei costi di produzione e all'emergere del modello di impresa hollywoodiano, basato sull'integrazione verticale. Pittaluga fu il primo imprenditore cinematografico italiano a capire il potenziale di tale modello. Durante il periodo del dopoguerra, riuscì a ottenere una posizione di primaria importanza nel settore della distribuzione, grazie alla scelta di distribuire in esclusiva le principali produzioni europee e americane. Dal 1919, iniziò ad acquisire il controllo di un ampio circuito di sale cinematografiche in molte regioni italiane. A metà degli anni '20, Pittaluga deteneva una quota di mercato di circa l'80% nel settore della distribuzione. Dopo aver acquisito la Fert Film e la Rodolfi Film di Torino, nel 1926 rilevò la Cines di Roma, una delle case di produzione italiane più longeve. Infine, nel 1927, la Banca commerciale italiana acquisì l'Unione Cinematografica Italiana (UCI) e il circuito di sale da essa controllate, culminando il processo di concentrazione dell'industria cinematografica italiana sotto il controllo di Pittaluga.

<sup>128</sup> A, ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., pp. 20-23.

<sup>129</sup> *Ivi*, p. 24.

il primo stato europeo ad impegnare capitali a fondo perduto a favore di un'industria dello spettacolo.<sup>130</sup> L'ambizioso dirigente però non riesce a godere della normativa poiché muore il 26 aprile del 1932. Grazie alla sua gestione e al crescente intervento dello Stato, il settore cinematografico nel 1930 raggiunge i 390 milioni di lire di incassi, distaccando gli 85 milioni del teatro e i 40 della lirica.<sup>131</sup>

Nel corso di questa fase, l'industria cinematografica italiana comincia ad emulare l'approccio gestionale e i metodi di produzione tipici del settore cinematografico statunitense. Il personaggio centrale in questa transizione è Luigi Freddi<sup>132</sup>, che dal 1923 guida l'Ufficio Propaganda del partito e, nel 1934, riceve l'incarico di organizzare la Direzione Generale della Cinematografia. Durante questo periodo, l'intervento del regime nel settore cinematografico diventa sempre più incisivo, sia dal punto di vista finanziario che creativo. Nel 1935 viene istituita la Sezione Autonoma per il Credito Cinematografico presso la Banca del Lavoro.<sup>133</sup>

Questa assistenza creditizia si configura allo stesso tempo come strumento d'incentivo e meccanismo di supervisione, poiché interviene prima del completamento delle pellicole, consentendo una forma di controllo preventivo sul lavoro svolto. Nello stesso anno, Freddi, avvia il cosiddetto "Progetto Imperiale", ovvero un piano di promozione ed espansione del cinema italiano sul mercato internazionale. Le pellicole prodotte nell'ambito di questo progetto sono fortemente caratterizzate da trame e temi prettamente italiani, con l'intento di valorizzare e glorificare la cultura italiana, sia nel suo passato che nel suo presente. In questo grande disegno propagandistico rientra la questione coloniale, ben rappresentata da titoli come *Sentinelle di Bronzo* (Marcellini, 1937), *Il Grande Appello* (Camerini, 1936) e *Luciano Serra Pilota* (Alessandrini, 1938), quest'ultimo uno dei primi titoli di successo tra i film a sfondo aviatorio.<sup>134</sup>

---

<sup>130</sup> Legge 18 giugno 1931, n. 918 "Disposizioni a favore della produzione cinematografica nazionale".

<sup>131</sup> A, ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., p. 23.

<sup>132</sup> Luigi Freddi (1895-1977) è stato un giornalista e produttore cinematografico italiano, figura di spicco nel mondo del cinema durante il regime fascista. Laureato in giurisprudenza, Freddi iniziò la sua carriera come giornalista prima di entrare nel mondo del cinema. Nel 1924 divenne il direttore della rivista "Cinema", pubblicazione ufficiale dell'Unione Cinematografica Educativa (UCE). Nel 1934, Freddi fu nominato direttore generale della Direzione Generale per la Cinematografia, un'organizzazione statale creata per regolare e promuovere l'industria cinematografica italiana durante il regime fascista. Durante il suo mandato, Freddi promosse una serie di iniziative volte a rivitalizzare l'industria cinematografica italiana, compresa la creazione di Cinecittà, uno studio cinematografico costruito nei pressi di Roma. Dopo la caduta del fascismo, Freddi fu processato e condannato per collaborazionismo, ma la sua pena fu ridotta in appello. Nel dopoguerra, lavorò come produttore indipendente e continuò a essere una figura influente nel cinema italiano fino alla sua morte nel 1977.

<sup>133</sup> A, ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., pp. 25-29.

<sup>134</sup> *Ibidem*.

Nel 1935, un devastante incendio, di origine presumibilmente dolosa, distrugge completamente gli studi della Cines a Roma. Freddi, tuttavia, discerne in questa calamità un'opportunità propizia. Sostenuto dall'approvazione di Mussolini, considera la realizzazione di un grandioso polo cinematografico nella capitale come il passo successivo nella sua visione strategica. Pertanto, nel gennaio del 1936 viene inaugurata la costruzione di Cinecittà, l'equivalente italiano degli studi cinematografici di Hollywood, che rappresenta un'ulteriore espressione dell'intensa ispirazione di modello statunitense che caratterizza l'operato di Freddi. La cittadella del cinema italiano viene completata in tempo record dopo appena solo 457 giorni. Quest'intuizione porterà i suoi frutti: dal 1936 al 1943, Cinecittà è protagonista della produzione di circa 300 titoli. Alla sua costruzione è affiancato il decreto-legge del 16 giugno del 1938, poi convertito in legge n. 458 nel 1939, volto a incentivare, attraverso premio su incassi lordi, la produzione cinematografica del paese.<sup>135</sup>

All'interno del contesto sociopolitico del periodo fascista, si assiste ad un marcato sviluppo dell'industria cinematografica che, al di là della ben notata funzione propagandistica, abbraccia parallelamente un fondamentale ruolo pedagogico. Quest'ultimo si rivela di vitale importanza per l'educazione delle nuove generazioni di italiani.

L'istruzione tramite il cinema assume una particolare rilevanza in una società dove, nel 1921, oltre un terzo della popolazione (il 31%) era costituita da analfabeti,<sup>136</sup> soprattutto nelle aree rurali del paese. In questo contesto, il tradizionale approccio all'apprendimento basato sui libri di testo si dimostra inadeguato, limitato dalla scarsa alfabetizzazione di una consistente parte della popolazione.

Emergono, quindi, forme alternative di educazione e in tale panorama, la pellicola cinematografica si presenta come uno strumento altamente efficace. L'esperienza del cinema, infatti, non richiede particolari competenze di lettura o scrittura, ma si basa sulla percezione visiva e uditiva, rendendo il messaggio accessibile a tutti, indipendentemente dal grado di istruzione. Pertanto, si può affermare che la prospettiva del cinema educativo emerge durante il periodo fascista come risposta alle necessità di un Paese in cui la lotta all'analfabetismo era ancora una sfida significativa. La visione del cinema come strumento pedagogico serviva ad integrare e potenziare le politiche di formazione del regime, offrendo un nuovo canale di comunicazione che poteva raggiungere un pubblico più ampio, incluso quello privo di competenze di base di lettura e scrittura.

---

<sup>135</sup> A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., pp. 29-31.

<sup>136</sup> E. G. LAURA, *Le Stagioni Dell'aquila: Storia Dell'Istituto Luce*, Istituto Luce, Roma, 2004, p. 11.

Il riconoscimento delle potenzialità educative e formative del medium audiovisivo avviene grazie a Luciano De Feo<sup>137</sup>, figura già operante nell'ambiente cinematografico, che nel 1924 fonda a Roma il Sindacato Istruzione Cinematografica (SIC). La proposta iniziale di De Feo incontra una significativa resistenza a causa dello scetticismo predominante nei confronti dell'idea di utilizzare il cinema come qualcosa di più di un semplice mezzo di intrattenimento.

De Feo persiste nel suo intento e avvia la produzione del primo documentario sotto l'egida del SIC. Il film in questione è *Aethiopia*<sup>138</sup>, un resoconto visivo realizzato da Franco Martini sulla spedizione compiuta dal giornalista ed esploratore Guelfo Civinini tra l'Eritrea e l'Etiopia nel periodo tra il 1923 e il 1924. Il documentario, della durata di circa 15 minuti, propone una vasta gamma di immagini esotiche e descrizioni di natura quasi scientifica relative al Corno d'Africa.<sup>139</sup>

Nondimeno, l'impressionante risultato del progetto documentaristico di De Feo non è sufficiente per garantirne la piena realizzazione. In questo frangente, De Feo fa ricorso all'assistenza del Marchese Giacomo Paulucci di Calboli Barone, suo ex collega alla redazione del giornale milanese *La Perseveranza*. Paulucci di Calboli, nel 1924, ricopre il ruolo di capo di gabinetto del Ministero degli Affari Esteri e, in questa capacità, riesce a introdurre l'operato di De Feo al Primo Ministro. Nel luglio del 1924, infatti, una troupe del SIC realizza un cortometraggio intitolato *Dove si lavora per la grandezza d'Italia*, che ritrae Mussolini al lavoro nella Sala della Vittoria a Palazzo Chigi. Questo filmato viene proiettato in pubblico un mese dopo, insieme ad altre opere documentaristiche di propaganda, durante la Mostra Internazionale dell'Emigrazione a Napoli. L'impatto su Mussolini è significativo: nel settembre dello stesso anno, attraverso l'intervento di organizzazioni governative, il Primo Ministro decide di partecipare al progetto di De Feo, e ne modifica il nome in L'Unione Cinematografica Educativa (L.U.C.E.).<sup>140</sup>

La società anonima L.U.C.E. presto inizia ad assumere una funzione ausiliaria nell'ambito dell'istruzione, una decisione influenzata direttamente da Mussolini e comunicata al Ministro

---

<sup>137</sup> Luciano De Feo (1894-1974) è stato un avvocato, giornalista e importante esponente del cinema italiano durante il periodo fascista. Ricoprì ruoli editoriali per *Il Giornale d'Italia* e *La Perseveranza*. Nel 1924 fondò il Sindacato Istruzione Cinematografica (S.I.C.), promuovendo l'uso del cine. ma come strumento didattico. Dopo la nazionalizzazione del SIC, guidò l'Istituto Nazionale LUCE. Contribuì inoltre alla creazione del Festival cinematografico di Venezia e fu direttore della rivista *Cinema* dal 1936 al 1938. Nonostante le sue interazioni con il regime fascista, il suo impegno fu sempre rivolto verso l'educazione e la cultura cinematografica.

<sup>138</sup>Disponibile presso il sito web dell'Archivio Luce: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000052442/1/etiopia.html?startPage=0&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22Guelfo%20Civinini%20%22,%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22\\_perPage%22:20}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000052442/1/etiopia.html?startPage=0&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22Guelfo%20Civinini%20%22,%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20}})

<sup>139</sup> E. G. LAURA, op. cit., pp. 12-14.

<sup>140</sup> *Ivi*, pp. 24-26.

della Pubblica Istruzione. Nell'autunno del 1925, Mussolini, ben conscio delle capacità potenziali del L.U.C.E., decide di integrarlo formalmente all'interno delle strutture statali del governo fascista. La decisione di Mussolini trova attuazione con la legge n. 1985 del 5 novembre, con la quale il Consiglio dei ministri approva l'integrazione del L.U.C.E. all'interno delle strutture dello stato. In seguito a tale provvedimento, questo assume la denominazione di "Istituto Nazionale Luce", sancendo così la sua incorporazione formale nell'apparato statale e l'assunzione di un ruolo centrale nelle politiche educative e propagandistiche del regime.<sup>141</sup>

Questa mossa riflette la volontà del Duce di centralizzare le risorse e gli strumenti di propaganda, al fine di consolidare e potenziare la disseminazione del messaggio fascista attraverso ogni aspetto della vita pubblica e privata degli italiani. Tale trasformazione non solo conferisce all'Istituto una maggiore autorità e risorse, ma segna anche un punto di svolta nell'approccio del regime alla comunicazione e all'educazione, rafforzando ulteriormente il controllo dello stato sulla cultura e sull'informazione.

## *2.2 La Regia aeronautica sui cinegiornali LUCE*

Una volta assicuratosi il controllo diretto sull'Istituto LUCE attraverso il processo di centralizzazione, il regime fascista, con il decreto-legge n. 1000 del 3 aprile 1926, inaugura formalmente l'era dei cinegiornali LUCE. Questo importante provvedimento legislativo prevede la proiezione obbligatoria, nelle sale cinematografiche del paese, di uno o più cortometraggi prodotti dall'Istituto LUCE, prima dell'inizio del film principale. Con la forza della legge, il regime assicura che ogni spettatore nelle sale italiane sia esposto ai messaggi propagandistici dell'Istituto LUCE, sia essi di natura politica, culturale o sociale. In questo modo, il fascismo si fa strada nel quotidiano degli italiani, accrescendo la sua influenza sulla percezione pubblica.<sup>142</sup>

L'ambito aeronautico è uno dei settori tematici ai quali i cinegiornali dell'Istituto LUCE dedicano particolare attenzione. La fascinazione per l'innovazione tecnologica e l'avventura, personificate nelle imprese aeronautiche dell'epoca, si riflette in maniera evidente nei contenuti prodotti dall'Istituto. Gli operatori dell'Istituto seguono con grande attenzione l'evoluzione dell'industria aeronautica, riconoscendo nella sua rapida crescita una fonte inesauribile di storie ed eventi da raccontare attraverso i loro cinegiornali.

---

<sup>141</sup> E. G. LAURA, op. cit., pp. 24-26

<sup>142</sup> *Ivi*, p. 41.

Dal 1923 al 1940, si contano 216 tra documentari e filmati sul mondo aviatorio, custoditi dall'archivio digitale Luce, tutti visionabili.<sup>143</sup> Tra questi, 33 opere si focalizzano in particolar modo sui grandi raid aerei. È emblematico il caso della prima trasvolata transoceanica condotta da De Pinedo, documentata minuziosamente dall'Istituto Luce. Il percorso di questo evento straordinario viene registrato dall'Istituto, dai preparativi del raid<sup>144</sup> nel febbraio fino al ritorno,<sup>145</sup> che avviene il 16 giugno presso il Lido di Ostia. Un particolare aspetto della documentazione del raid aereo di De Pinedo comprende la copertura delle tappe nell'America Latina. In effetti, in località come Buenos Aires e Rio de Janeiro, le squadre di ripresa dell'Istituto Luce sono presenti per registrare le reazioni entusiaste della folla e i punti di ammaraggio dell'idrovolante.<sup>146</sup>

Seguono le crociere aeree organizzate da Italo Balbo, anch'esse coperte intensamente dal punto di vista mediatico. L'Istituto LUCE si occupa di documentare tutti i preparativi e ciascuna fase del volo Taranto-Odessa per il pubblico italiano. La documentazione della quarta tappa, l'arrivo di Balbo e del suo squadrone a Odessa, in Unione Sovietica, risulta particolarmente emblematica. All'arrivo di Balbo, i cannoni di un incrociatore russo sparano in segno di celebrazione. Una volta atterrato, Balbo viene accolto dal generale Baranoff, leader dell'aviazione sovietica, e dalle truppe disposte a fianco di Balbo Cerruti, ambasciatore italiano a Mosca. Un ulteriore punto di rilievo è l'esecuzione dell'inno italiano da parte della banda militare russa, segno tangibile dell'interazione tra le due nazioni.<sup>147</sup> Impressionato, Balbo descrive questo passaggio nel suo resoconto di viaggio:

Immediatamente dopo, la banda russa intona l'inno nazionale italiano: la Marcia Reale. Italiani e russi sono tutti sull'attenti, rigidi, immobili, a fronte eretta. Un immane silenzio fa da sfondo alle note gioiose e festose del nostro Inno, che si diffonde sulle acque del lago dai bagliori accecanti, raggiunge le colline soprastanti e sembra perdersi nelle lontananze immense della Russia bolscevica. Nessuna emozione, nemmeno quelle dei momenti tragici della guerra, mi ha sollevato l'anima tanto in alto.<sup>148</sup>

Le produzioni cinematografiche relative alle due crociere transatlantiche tendono a concentrarsi significativamente sugli aspetti tecnici dell'impresa, probabilmente in linea con le

---

<sup>143</sup> E. LEHMANN, op. cit., p. 164.

<sup>144</sup> *La gloria dell'Ala italiana oltre il confine*, archivio digitale Luce, febbraio 1927.

<sup>145</sup> *Arrivo del comandante De Pinedo nel mare di Roma*, archivio digitale Luce, giugno 1927.

<sup>146</sup> *Accoglienze dell'America Latina al comandante De Pinedo nella trasvolata dei tre continenti*, archivio digitale Luce, febbraio-marzo 1927.

<sup>147</sup> *La crociera aviatoria Taranto-Odessa: la IV tappa Varna-Odessa*, archivio digitale Luce, cinegiornale A038501, luglio 1929.

<sup>148</sup> I. BALBO, *Da Roma a Odessa sui cieli dell'Egeo e del mar Nero: note di viaggio*, Fratelli Treves, Milano, 1929, cit., p. 106.

intenzioni stesse di Balbo, il quale sembra ambire a enfatizzare l'abilità tecnologica delle sue forze.<sup>149</sup> Infatti, nel documentario relativo alla prima trasvolata Italia-Brasile, che rappresenta la prima opera sonora del 1931, viene dato preminenza all'aspetto di pianificazione, nel quale Balbo emerge come protagonista, architetto e promotore dell'impresa. In seguito, si dà particolare risalto ai modelli SM. 55, all'operato dei meccanici motoristi e a varie scene che si svolgono all'interno della cabina di pilotaggio, ove i piloti sono ritratti durante le loro attività operative.<sup>150</sup>

La crociera del decennale è tra tutte la più significativa e notevole dal punto di vista documentaristico. Per l'occasione, viene realizzato un documentario di 38 minuti, interamente in sonoro.<sup>151</sup> Egli stesso nel suo resoconto *La Centuria Alata*, menziona la presenza al suo fianco dell'ufficiale Chiodi con il ruolo di «cinematografista della squadra»<sup>152</sup> e, arrivato alla base di Cartwright denota l'operato di Craveri, «l'operatore della *Luce* che issa sul lungo treppiedi la sua macchina e filmepeggia senza tregua in mezzo a un'altra squadra di suoi colleghi cinematografisti.»<sup>153</sup>

Nel documentario emerge in maniera significativa la manifestazione di entusiasmo del pubblico americano nei confronti della squadriglia italiana nelle principali metropoli come Chicago, Washington e, in modo particolare, New York. L'acclamazione riservata ai protagonisti di questo epico viaggio aereo è stata accuratamente documentata e immortalata dalla pellicola. Più in dettaglio, l'arrivo a New York rivela una ricchezza di contenuti, amplificata dall'impiego della tecnologia audio, che permette la trascrizione fedele del discorso pronunciato da Balbo a Madison Square. Rivolgendosi ai suoi "connazionali d'oltreoceano", Balbo sceglie di presentarsi principalmente come un eroe italiano, consapevole delle possibili conseguenze di un messaggio troppo marcatamente fascista in territorio statunitense.<sup>154</sup> La decisione di Balbo di non proclamare esplicitamente la sua affiliazione al fascismo nel suo discorso rivolto alla comunità italo-americana sembra indicare una consapevolezza acuta delle opportunità che questo viaggio potrebbe offrire per costruire ponti tra l'Italia e gli Stati Uniti, una nazione per la quale il gerarca prova evidente simpatia e rispetto.

La genuina attrazione di Balbo per la cultura e la società americana si manifesta anche nell'architettura del Palazzo dell'Aeronautica a Roma, la sede del Ministero dell'aeronautica,

---

<sup>149</sup> G. B. GUERRI, *Italo Balbo*, Garzanti Editore, Milano, 1984, p. 252. "L'intuizione geniale di Balbo fu proprio questa: unire all'aspetto superomistico quello organizzativo e tecnologico."

<sup>150</sup> *Lo Stormo Atlantico*, archivio digitale Luce, D048805, dicembre 1930-gennaio 1931.

<sup>151</sup> *Crociera aerea del Decennale*, archivio digitale Luce, D038701, luglio-agosto 1933.

<sup>152</sup> I. BALBO, *La Centuria Alata*, Mondadori, Milano, 1934, cit., p. 188.

<sup>153</sup> *Ivi*, cit., p. 203.

<sup>154</sup> *Crociera aerea del Decennale*, archivio digitale Luce, D038701, luglio-agosto 1933.

una realizzazione fortemente voluta dal gerarca e ufficialmente inaugurata il 28 ottobre 1931, dopo un periodo di lavori che ha avuto la durata di due anni. In riconoscimento dell'importanza architettonica di questa struttura, l'Istituto Luce documenta la costruzione durante la fase finale della sua costruzione.<sup>155</sup> Si può presupporre che parte del design interno dell'edificio sia stato ispirato dalle strutture architettoniche che Balbo aveva avuto l'occasione di ammirare durante i suoi precedenti viaggi negli Stati Uniti.

Con la sua imponente struttura e con elementi interni che rispecchiano lo stile Art Deco, l'edificio incarna l'immagine di modernità che il regime fascista ambisce a proiettare sull'Italia. Nel giugno del 1933, è stato prodotto un cinegiornale Luce in occasione della visita di Vittorio Emanuele III al Ministero. Nel filmato, Balbo accompagna il re attraverso le diverse sezioni dell'edificio, mettendo in evidenza le sue caratteristiche distintive. Tra queste, spiccano l'Aeromensa, un'area progettata con banconi per consentire ai funzionari di consumare i pasti in piedi e quindi ottimizzare la loro efficienza lavorativa, un sistema di posta pneumatica, pensato per velocizzare la trasmissione delle comunicazioni all'interno del Ministero<sup>156</sup> e un originale sistema di ascensori a ciclo continuo detti *Paternoster*.

Nello stesso periodo, l'Istituto Luce è più volte autore di resoconti filmici che documentano i record e le grandi competizioni internazionali. Sono attualmente disponibili solo due cinegiornali della Coppa Schneider, entrambi prodotti durante l'ultima edizione del torneo, tenutasi in Inghilterra nel 1931. A questi si aggiungono diversi scatti fotografici dall'edizione italiana del 1927, svolta a Venezia. I cinegiornali, distinti tra il periodo di preparazione<sup>157</sup> e il culmine dell'evento,<sup>158</sup> offrono un quadro dettagliato del lancio della competizione aerea a Portsmouth. Si evidenzia un notevole interesse per gli aerei in competizione e per la consistente presenza del pubblico. Questi filmati costituiscono una testimonianza visiva preziosa del fervore e dell'entusiasmo che circondavano questi eventi aeronautici dell'epoca, riflettendo l'importanza che essi avevano sia come competizioni sportive sia come dimostrazioni di progresso tecnologico.

Il periodo successivo alla conclusione della Coppa Schneider non vede una diminuzione dell'attenzione mediatica rivolta ai progressi nel campo aeronautico. Viene documentata, con particolare rigore, la serie di tentativi di record di velocità del Maresciallo Francesco Agello. Si conservano due filmati che illustrano i suoi successi. Il primo, realizzato nell'aprile del 1933,

<sup>155</sup> *A Roma il nuovo Ministero dell'Aeronautica*, archivio digitale Luce, A085102, settembre 1931.

<sup>156</sup> *Ali d'Italia: nella imminenza della trasvolata oceanica S.M. il Re visita minutamente i servizi del Ministero dell'Aeronautica*, archivio digitale Luce, B027903, giugno 1933.

<sup>157</sup> *In Inghilterra preparativi per la Coppa Schneider*, archivio digitale Luce, A084504, settembre 1931.

<sup>158</sup> *In Inghilterra Coppa aerea Schneider 1931*, archivio digitale Luce, A086304, ottobre 1931.

celebra il suo primo record mondiale di velocità, stabilito a 682,4 chilometri orari.<sup>159</sup> Il secondo, datato novembre 1934, registra il miglioramento di questo record ad opera dello stesso pilota, con una velocità raggiunta di 709 chilometri all'ora.<sup>160</sup> In entrambi i cinegiornali, sono diverse le scene che inquadrano l'operato degli specialisti tecnici. Questa enfasi rivela l'intento di celebrare non solo il pilota, ma l'intera Regia Aeronautica, suggerendo che la conquista di tali risultati - esattamente come le grandi trasvolate - è da intendersi come un'impresa collettiva piuttosto che un merito esclusivamente individuale.

A corroborare ulteriormente tale percezione, si segnala l'esistenza di un cinegiornale del settembre 1934, il quale documenta la visita di Benito Mussolini alla Scuola di Alta Velocità.<sup>161</sup> Il coinvolgimento diretto del Duce, invero, sottolinea l'importanza accordata all'industria aeronautica da parte del regime fascista, rafforzando l'idea che il successo nel campo aeronautico è un trionfo nazionale, frutto del lavoro sinergico di piloti, tecnici e dell'intera struttura governativa.

Con l'invasione dell'Etiopia, l'Istituto Luce viene messo per la prima volta alla prova in situazioni di conflitto reale. Mussolini pianifica minuziosamente l'impiego dell'Istituto in Africa Orientale, ancor prima che l'invasione abbia inizio, il 2 ottobre 1935. Questo è testimoniato dalla costituzione, nel mese di settembre, del Reparto del Luce in Africa Orientale. A capo di questo viene posto Luciano De Feo, che trova la sua sede ad Asmara. Egli occupa tale posizione solo nella fase iniziale del conflitto poichè, a causa di problemi di salute, è costretto a rimpatriare e lasciare la carica a Corrado D'Errico.<sup>162</sup>

In tale contesto, il Luce presenta l'Italia come forza modernizzatrice che, ispirandosi alla logica imperiale dell'antica Roma, persegue l'annessione dell'Etiopia come un atto di beneficenza nei confronti delle popolazioni indigene ritenute arretrate, facendo leva su un presunto dovere civilizzatore e su una supposta superiorità culturale e tecnologica. Ne consegue che, durante i mesi del conflitto, si assiste a una considerevole produzione documentaristica incentrata sull'attività della Regia Aeronautica, la più moderna tra le tre forze armate. La linea narrativa adottata dall'Istituto Luce nei filmati e nelle fotografie si distingue per una marcata enfasi sull'aspetto logistico e organizzativo, prevalente rispetto alle scene di combattimento diretto.<sup>163</sup>

---

<sup>159</sup> *Il bolide aereo. Il maresciallo Francesco Agello [...]*, archivio digitale Luce, B024901, aprile 1933.

<sup>160</sup> *Superamento del primato mondiale di velocità aerea del pilota fascista Agello che, decollando da Desenzano ha raggiunto 709 Km. all'ora*, archivio digitale Luce, B057401, novembre 1934.

<sup>161</sup> *La visita del duce al reparto di alta velocità*, archivio digitale Luce, B055601, settembre 1934.

<sup>162</sup> E. G. LAURA, op. cit., pp. 125-129.

<sup>163</sup> *Ivi*, op. cit., pp. 130-131.

Quanto detto è sottolineato da un cortometraggio sonoro di 13 minuti, realizzato dall'Istituto nel 1936. Nelle sequenze iniziali, si rivela un'intensa attività lavorativa, con la manodopera impegnata nel rimodellamento del terreno e nella creazione delle infrastrutture aeronautiche. Segue una panoramica sulle operazioni di manutenzione degli aeromobili: esperti tecnici sono ritratti nel controllo dei motori, nella riparazione delle fusoliere danneggiate e nella sostituzione delle lamiere aeree particolarmente compromesse. Successivamente, il documentario presenta una serie di sequenze in cui gli aerei sono utilizzati per supportare le truppe di terra, attraverso il trasporto di feriti e la distribuzione di vettovaglie ai militari in marcia.<sup>164</sup> L'operato documentaristico per l'Aeronautica nella guerra d'Etiopia è facilitato dall'inesistenza della controparte nemica nei cieli africani.

In contrasto con il materiale prodotto durante il conflitto in Africa Orientale, i documentari dell'Istituto Luce relativi alla Seconda Guerra Mondiale sembrano porre maggiore accento sull'azione coraggiosa e l'eroismo delle forze armate italiane, con un focus particolare sulla Regia Aeronautica. Le sequenze di combattimento sono notevolmente incrementate, in particolare in quei filmati che riguardano le operazioni nei cieli nordafricani e greci. Si potrebbe addirittura affermare che i servizi giornalistici prodotti dall'Istituto Luce tendono a sacrificare l'accuratezza della cronaca a favore di una più teatrale rappresentazione del conflitto.<sup>165</sup> Un ulteriore espediente utilizzato per accentuare l'epicità di queste narrazioni è l'introduzione di una colonna sonora, prevalentemente sinfonica, che si sovrappone al rumore di fondo dei motori degli aerei. L'impiego di musiche sinfoniche, ben più marcato rispetto al passato, accompagna le imprese dell'aviatore italiano, conferendo una dimensione epica ai filmati.

La produzione più significativa è *Ali fasciste*, documentario sonoro del 1941 della durata di 16 minuti. In questo viene aggiunta una rappresentazione umanizzata dei protagonisti della guerra, che non si limita a ritrarre solo gli aspetti bellici, ma anche quelli quotidiani e ludici della vita al fronte. Questo connubio tra tecnica, coraggio e umanità intende proiettare un'immagine positiva e completa del soldato italiano, un eroe non solo in battaglia, ma anche nella vita quotidiana. Le sequenze che documentano il recupero dei nemici abbattuti enfatizzano un ethos di rispetto per l'avversario: il pilota italiano è rappresentato come una figura nobilmente cavalleresca. Questa raffigurazione, già tracciata durante la Grande Guerra, persiste e si rinnova, trasmettendo un'immagine di valore e integrità morale dell'aviatore che supera i confini del semplice combattimento.<sup>166</sup>

<sup>164</sup> *Ore di guerra nel cielo africano*, archivio digitale Luce, D007204, 1936.

<sup>165</sup> E. G. LAURA, op. cit., pp. 179-180.

<sup>166</sup> *Ali Fasciste*, archivio digitale Luce, C008108, 8 agosto 1940.

Il documentario menziona brevemente il bombardamento dell'isola di Bahrein avvenuto nell'ottobre del 1940, un evento dalle sfumature eroiche che la storiografia tende spesso a trascurare. In questa missione, pianificata e guidata dal Segretario Generale del PNF, Ettore Muti, quattro aeroplani SM. 82 partono il 18 ottobre dall'aeroporto di Gadurrà nel Dodecaneso, riuscendo a sganciare 132 bombe sulle raffinerie inglesi nei pressi di Manama. La RAF viene colta impreparata e non ha il tempo di rispondere. Il 19 ottobre, gli aerei ritornano alla base aerea di Asmara, dopo aver coperto l'eccezionale distanza di 4300 km in 16 ore. Sebbene questa missione non abbia un impatto decisivo sulle sorti del conflitto, rappresenta indubbiamente una delle operazioni più audaci e celebrative della Regia Aeronautica durante la guerra.<sup>167</sup>

Nonostante gli sforzi intensivi e concertati del reparto aviatorio dell'Istituto Luce nel documentare e promuovere le attività dell'Arma Azzurra durante il periodo bellico, risulta impossibile arginare un declino progressivo del consenso pubblico a lungo termine.

La facoltà di plasmare l'opinione pubblica mediante l'artificio della propaganda cinematografica, pur avendo un peso considerevole, non è riuscita a offuscare totalmente la percezione delle realtà concrete del fronte. Infatti, la creazione di un consenso duraturo non può essere sostenuta esclusivamente da una narrazione mediatica avvincente, ma richiede il supporto di successi tangibili e visibili, capaci di consolidare la fiducia della popolazione nel corso del conflitto.

### *2.3 Due collaboratori d'eccezione: Bruno e Vittorio Mussolini*

Nell'indagine sul rapporto tra cinema e aviazione durante il Ventennio fascista, risulta imprescindibile menzionare Vittorio e Bruno Mussolini, prole del Duce. Essi incarnano appieno i due ambiti, quello aeronautico e quello cinematografico, verso i quali Benito Mussolini nutre una fervida dedizione.

Già dal settembre del 1929, all'età di soli 12 e 11 anni, Vittorio e Bruno Mussolini vengono ritratti in un cinegiornale Luce presso l'idroscalo di Ostia mentre salgono a bordo di un idrovolante diretti a Napoli.<sup>168</sup> Questa prima testimonianza in età puerile illustra inequivocabilmente l'aspirazione del Duce di non confinare l'associazione con l'aeronautica esclusivamente alla sua figura personale, ma di ampliarla all'insieme del suo nucleo familiare.

---

<sup>167</sup> N. ARENA, *La Regia Aeronautica: 1939-1943. Volume Primo: 1939-1940, dalla non belligeranza all'intervento*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma, 1984, pp. 472-473.

<sup>168</sup> *Da Ostia Bruno e Vittorio Mussolini partono per Napoli*, archivio digitale Luce, A042402, settembre 1929.

Infatti, oltre a Vittorio e Bruno, anche il nipote Vito e il genero Galeazzo Ciano<sup>169</sup> saranno figure legate al volo. Dunque, è rafforzato ulteriormente il legame simbolico tra la famiglia Mussolini e l'ambiente aeronautico: emerge una connessione che trascende la mera identificazione individuale.<sup>170</sup>

Vittorio acquisisce il suo brevetto di volo nel mese di maggio del 1934, seguito esattamente un anno dopo da Bruno. In entrambe le occasioni, la presenza del Duce è fondamentale, dato che è lui stesso a sottoscrivere i brevetti e a conferire ai propri figli il distintivo di pilota militare.<sup>171</sup> Le cineprese dell'Istituto Luce documentano diligentemente entrambi gli eventi.<sup>172</sup> Nondimeno, nell'agosto del 1935, i due fratelli sono protagonisti di un cinegiornale dedicato ai volontari per la campagna in Africa orientale.<sup>173</sup> Sia Vittorio che Bruno si distinguono per la loro destrezza nel teatro bellico etiopico, pertanto, viene conferito loro il prestigioso riconoscimento della medaglia d'argento al valor militare, conferita dal Maresciallo Badoglio nel mese di marzo del 1936. Terminato il conflitto, al grado di tenente, avvenuta il 13 maggio.<sup>174</sup>

Nonostante la condivisione dell'esperienza nel contesto dei cieli africani, i percorsi di vita dei due fratelli divergono. Vittorio inizia a sviluppare una carriera nel campo cinematografico, integrando occasionalmente elementi aeronautici nelle sue opere. Nel frattempo, Bruno persiste nel suo percorso militare all'interno della Regia Aeronautica. Come componente attivo della squadriglia "Sorci Verdi"<sup>175</sup> partecipa a diverse imprese aviatorie, sia collettive che individuali. L'8 luglio, a bordo di un Savoia-Marchetti S.79, insieme al colonnello A. Biseo e il maresciallo motorista E. Gadda, stabilisce un primato internazionale di velocità sulla distanza di 1000

---

<sup>169</sup> Galeazzo Ciano (1903-1944) fu un politico italiano, genero di Benito Mussolini e Ministro degli Esteri durante il regime fascista. Malgrado avesse inizialmente sostenuto l'alleanza con la Germania nazista, divenne in seguito critico verso le decisioni belliche di Mussolini. Nel 1943, partecipò al voto di sfiducia che portò alla caduta di Mussolini. Con l'istituzione della Repubblica Sociale Italiana, fu tuttavia processato per tradimento e giustiziato nel 1944.

<sup>170</sup> E. LEHMANN, op. cit., pp. 116-117.

<sup>171</sup> *Ibidem*.

<sup>172</sup> *Aerodromo di Centocelle. Vittorio Mussolini riceve dal Duce il brevetto di pilota*, archivio digitale Luce, B047201, maggio 1934.

*Benito Mussolini consegna il brevetto di pilota al figlio Bruno*, archivio digitale Luce, B068603, 29 maggio 1935.

<sup>173</sup> *La partenza dei volontari per l'Africa Orientale*, archivio digitale Luce, B073705, 28 agosto 1935.

<sup>174</sup> B. MUSSOLINI, *Parlo con Bruno*, Hoepli, Milano, 1942, p.33.

<sup>175</sup> La 205ª Squadriglia da bombardamento "Sorci Verdi" era una squadriglia della Regia Aeronautica. Il nome fu ripreso dal distintivo di tre topi verdi dipinti sulla fusoliera dei suoi aerei. La squadriglia fu la prima a essere equipaggiata con i trimotori SIAI S.79, noti come "Sparviero", nell'ottobre 1936. Il distintivo dei Sorci Verdi fu poi adottato come simbolo ufficiale del dodicesimo Stormo BT nel settembre 1937, su disposizione del generale Valle. La squadriglia raggiunse fama internazionale grazie alla partecipazione alla corsa aerea Istres-Damasco-Le Bourget (Parigi) e alla trasvolata atlantica Guidonia (Roma)-Dakar-Rio de Janeiro, eventi che ricevettero un ampio risalto da parte del regime fascista. Durante la Seconda Guerra Mondiale, i Sorci Verdi furono impiegati in vari teatri di guerra, partecipando a operazioni di bombardamento con i loro S.M.79. Dalla celebre squadriglia nacque l'espressione "ti faccio vedere i sorci verdi", che con il tempo ha assunto la connotazione di una sorta di avvertimento o minaccia.

chilometri con un carico di 2000 chilogrammi. Il mese successivo, Bruno, insieme a Biseo, prende parte alla gara aerea Istres-Damasco-Parigi. L'equipaggio di Mussolini e Biseo si posiziona terzo, preceduto da altre due squadre della Regia Aeronautica, che monopolizza l'intero podio.<sup>176</sup>

Nell'autunno del 1937, Bruno entra a far parte dell'Aviazione Legionaria<sup>177</sup> impegnata nella Guerra Civile Spagnola. Senonché, nel dicembre dello stesso anno, su invito di Franco e dei vertici militari italiani, suo padre, il Duce, richiama Bruno in patria. La decisione è guidata dalla preoccupazione di possibili rappresaglie violente da parte dei repubblicani nei confronti dei prigionieri di guerra, specialmente se si tratta di figure di alto profilo come nel caso in esame.<sup>178</sup> Un mese dopo il suo ritorno, tre aerei SM 79 della squadriglia "Sorci Verdi" danno il via alla spedizione Guidonia-Rio de Janeiro. Bruno è il comandante dell'aereo I. Brun, coadiuvato dal tenente Mancinelli.<sup>179</sup> Partiti il 24 gennaio, i tre velivoli effettuano una tappa a Dakar, la prima della trasvolata. Proseguono poi per Porto Natal e, infine, raggiungono Rio de Janeiro, dopo 24 ore e 20 minuti, coprendo una distanza di 9650 chilometri.<sup>180</sup> Bruno "l'atlantico", riceve un'ondata di lodi e riconoscimenti in patria. Tra tutti gli elogi, spiccano quelli ad opera di D'Annunzio e, dell'ormai governatore della Libia, Italo Balbo.<sup>181</sup>

Quando l'Italia entra in guerra, a Bruno Mussolini viene assegnato il comando della 260° Squadriglia da bombardamento. La sua squadriglia viene impegnata nel bombardamento dell'isola di Malta, per poi esser trasferita sul fronte greco il 28 ottobre, data d'inizio della campagna in Grecia. Una volta conclusasi la campagna ellenica, Bruno Mussolini viene ricollocato a Pisa.

Il 7 agosto del 1941, Bruno subisce un incidente durante una prova del nuovo quadrimotore Piaggio P.108B. L'incidente, causato da un guasto all'impianto idraulico del velivolo durante la fase di atterraggio, risulta fatale. Le ferite riportate portano alla morte di Bruno, così come dell'atlantico F. Vitalini e del maresciallo A. Trezzini che viaggiano con lui.<sup>182</sup> Il triste evento

---

<sup>176</sup> G. ROCCA, op.cit., p. 93.

<sup>177</sup> L'Aviazione Legionaria fu un corpo di spedizione della Regia Aeronautica italiana istituito nel 1936. Questo reparto venne formato per supportare le forze guidate da Francisco Franco durante la guerra civile spagnola, un conflitto che vide la Spagna divisa tra il governo repubblicano in carica e le forze ribelli nazionaliste di Franco. Il ruolo svolto dall'Aviazione Legionaria durante la guerra civile spagnola è considerato significativo. Le sue operazioni contribuirono a una serie di vittorie strategiche per le forze nazionaliste, influenzando in modo significativo l'andamento del conflitto. Inoltre, l'esperienza acquisita durante questa guerra da parte dell'Aviazione Legionaria avrebbe in seguito influenzato le tattiche e le strategie della Regia Aeronautica durante la Seconda Guerra Mondiale.

<sup>178</sup> B. MUSSOLINI, op. cit., p. 42.

<sup>179</sup> *Ivi*, pp. 50-51.

<sup>180</sup> G. ROCCA, op. cit. p. 93.

<sup>181</sup> B. MUSSOLINI, op. cit., pp. 72-73.

<sup>182</sup> "La morte di Bruno Mussolini", *La Stampa*, 8 agosto 1941, p. 1.

viene ricordato dal Duce nelle sue memorie, dove espone i suoi sentimenti di profondo dolore e commozione per la perdita del figlio. Scrive di lui il padre commosso:

Il nome Mussolini — di quelli che furono, di quelli che saranno — ha avuto dal tuo vivere e dal tuo morire il sigillo di una nobiltà imperitura. Nelle molte generazioni dei Mussolini, vi è ora un grande capitano che veramente, fascisticamente sdegnava la «vita comoda», che di tutte le attività scelse la più rischiosa, che servì in pace e in guerra l'Italia e che morì nell'adempimento del suo dovere di soldato morì. Tutto quello che io ho fatto o farò è nulla a paragone di quanto tu hai fatto.<sup>183</sup>

Bruno lascia un'eredità limitata anche nel panorama cinematografico. Egli, infatti, fornisce il soggetto e il tema centrale di *Gente dell'aria*, pellicola che vede la luce nel 1943, due anni a seguito della sua scomparsa.<sup>184</sup>

Vittorio Mussolini, sebbene in una maniera meno glorificata rispetto al fratello, emerge indubbiamente come una figura significativa nell'ambito aeronautico. Tuttavia, il suo ruolo non si limita a questo settore, ma si estende notevolmente all'interno del mondo cinematografico, dove contribuisce alla realizzazione diverse opere legate all'aviazione, in particolare durante il periodo bellico. Dopo l'esperienza in Etiopia, a partire dal 1938, Vittorio assume la direzione della seconda serie della prestigiosa rivista cinematografica "Cinema", fondata da Luciano De Feo, che ne dirige la prima serie dal 1936.<sup>185</sup>

Il passaggio di guida da De Feo a Mussolini porta a un improvviso cambiamento all'interno della redazione. Nella seconda serie della rivista, infatti, si assiste alla nascita di una nuova generazione di critici e intellettuali che utilizzano la piattaforma mediatica di *Cinema*, diventato ormai tribuna di scambio d'opinioni quasi scevro di un controllo ideologico del regime. Lo stesso Vittorio tenta timidamente indirizzare l'ideologia del lavoro svolto all'interno della sua redazione, non riuscendovi completamente.<sup>186</sup>

Con queste premesse, la rivista diventa promotrice di un cambiamento significativo per la cinematografia italiana, sottolineando in essa un distacco dalla realtà. L'analisi della critica espressa da *Cinema*, e dal 1941 in poi anche da altre riviste come *Film*, permette di tracciare una spinta verso l'imminente avvento del Neorealismo. La posizione assunta da queste riviste segna un momento critico nella storia della cinematografia italiana, suggerendo un

---

<sup>183</sup> B. MUSSOLINI, op. cit., pp. 141-142.

<sup>184</sup> R. CHITI, E. LANCIÀ, *Dizionario del cinema italiano. I film. Vol. 1: Tutti i film italiani dal 1930 al 1944*, Gramese Editore, Roma, 2005, pp. 159-160.

<sup>185</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, Editori riuniti, Roma, 2001, pp. 221-223.

<sup>186</sup> *Ivi*, pp. 222-227.

orientamento critico che prefigura i cambiamenti artistici e ideologici del periodo post-bellico. Si può rintracciare una tendenza analoga anche negli insospettabili film bellici di propaganda: si riduce sempre di più il carattere retorico e spettacolare e, al contempo, viene privilegiata l'analisi delle autentiche ragioni e contraddizioni dei personaggi. Questa narrazione viene in parte incentivata dal regime, con l'intenzione di riprodurre gli aspetti genuini della guerra quotidiana.<sup>187</sup>

Vittorio Mussolini, oltre a supervisionare la produzione di *Luciano Serra pilota* (1938) di Goffredo Alessandrini, con lo pseudonimo di Tito Silvio Mursino, fornisce i soggetti a due tra i maggiori film di propaganda aeronautica del ventennio: *Un pilota ritorna* (1942) di Roberto Rossellini<sup>188</sup> e *I tre aquilotti* (1942) di Mario Mattioli. In entrambi i lungometraggi si osserva l'incorporazione del codice narrativo appena menzionato: la guerra è rappresentata come un'eroica realtà, non più avventurosa e spettacolare.<sup>189</sup>

Dopo aver stabilito i pilastri per un'indagine più profonda dell'interconnessione tra cinema, nella fattispecie quello documentaristico, e aeronautica durante l'epoca fascista in Italia, delineando una parte dei temi preponderanti e delle personalità di rilievo, ci proponiamo di approfondire l'analisi nel prossimo capitolo. Al fine di tracciare l'evoluzione del cinema fascista e dell'aeronautica durante il periodo in questione, esamineremo accuratamente i film d'aviazione. Questo percorso di ricerca ci permetterà di esaminare, attraverso il ruolo particolare di entrambe le sfere, l'evoluzione del quadro propagandistico fascista. Pertanto, l'approfondimento sulle singole opere cinematografiche realizzate durante il Ventennio sarà riservato al prossimo e conclusivo capitolo.

---

<sup>187</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 151-152.

<sup>188</sup> Roberto Rossellini (1906-1977) è stato un regista italiano considerato uno dei massimi esponenti del neorealismo italiano, un movimento cinematografico che ha cercato di rappresentare la realtà quotidiana e sociale dell'Italia nel dopoguerra attraverso un linguaggio cinematografico semplice e diretto. Rossellini ha iniziato la sua carriera durante il periodo fascista, ma è salito alla ribalta internazionale con il film "Roma città aperta" del 1945, considerato uno dei capolavori del neorealismo. Nei suoi film, Rossellini ha spesso affrontato temi sociali e politici, presentando storie di persone comuni che lottano per sopravvivere in tempi difficili. Tra le sue altre opere più note ci sono "Paisà" (1946) e "Germania anno zero" (1948).

<sup>189</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 152-155.

## Capitolo 3

### 3. I film dell'aria.

La cinematografia è l'arma più forte<sup>190</sup>

#### 3.1 I film prima della guerra

Nell'ampio corpus di film prodotti durante il regime fascista, solo una quota limitata può essere definita come cinema di propaganda. Questo aspetto, già accennato nel capitolo precedente, evidenzia la complessità del rapporto tra il regime e l'industria cinematografica: una connessione che, lungi dall'essere univoca e monolitica, è caratterizzata da tensioni e ambivalenze.

Nonostante le aspirazioni totalizzanti del fascismo, il regime non riesce a monopolizzare completamente l'industria cinematografica nel corso dei vent'anni. La macchina cinematografica, infatti, segue le direttrici imposte dal regime solo in parte e con una certa elasticità, contrapponendo alla rigidità ideologica un'innata tendenza alla sperimentazione e alla diversificazione dei contenuti. Ciò porta a un panorama cinematografico eterogeneo, in cui convivono film di indiscutibile valenza propagandistica e opere che, pur operando all'interno del contesto del regime, esprimono visioni più complesse e sfumate. Pertanto, l'indagine sul cinema di propaganda non può prescindere da una considerazione attenta di questo contesto più ampio, capace di influenzare e modulare il discorso propagandistico in modi spesso imprevedibili.<sup>191</sup>

Tra le autentiche pellicole fasciste, solo una parte abbraccia il tema militare, e una sottosezione ancora più ristretta si concentra specificatamente sulla Regia Aeronautica, l'arma fascista per antonomasia.<sup>192</sup>

---

<sup>190</sup> Citazione seguita dalla firma di Mussolini, posta ai piedi di una sua gigantografia mentre adopera una cinepresa. Il tutto allestito per celebrare la fondazione di una nuova sede dell'Istituto Luce nel 1937. Disponibile presso archivio digitale Luce, febbraio 1927, <https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL0010034212/12/apparato-scenografico-gigantografia-mussolini-e-scritta-propagandistica-cinematografia-e-l-arma-piu-forte-allestito-cerimonia-1.html?startPage=20>.

<sup>191</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 98-99. "Dato che non esiste un programma centralistico e dirigistico nei confronti del cinema, forma di spettacolo che rimane, nell'ottica fascista a cavallo degli anni venti e trenta, soprattutto gioco, divertimento e intrattenimento, il cinema può godere di spazi di invenzione abbastanza ampi. Dove non si produrranno situazioni conflittuali da parte delle istituzioni governative, lo spettacolo in tutte le sue espressioni, avrà libera cittadinanza."

<sup>192</sup> E. LEHMANN, op. cit., p. 164-165. "La limitata rappresentazione della Regia Aeronautica nel cinema fascista può essere attribuita a due fattori principali. In primo luogo, la realizzazione di tali film comportava

Da questa constatazione emerge un punto fondamentale: sebbene i film a sfondo aeronautico costituiscano un sottoinsieme limitato del cinema fascista, essi sono strutturati in modo tale da massimizzare il loro impatto. Come verrà approfondito nelle pagine successive, si può osservare che fino al 1941, la critica cinematografica, fortemente influenzata dalla retorica del regime, contribuisce attivamente tessere le lodi di questi film aeronautici.

Tuttavia, è importante notare che questo coro unanime di elogi non rimane inalterato per tutta la durata del regime. Dopo il 1941, infatti, si assiste a un cambiamento di tono e di orientamento nella critica cinematografica, segnando una tappa fondamentale nell'evoluzione del cinema di propaganda aeronautica durante il periodo fascista.<sup>193</sup>

A partire dal 1930, con Luigi Freddi alla guida della Direzione generale per la cinematografia, si inaugura un processo di rigenerazione dell'industria cinematografica italiana. La prospettiva di Freddi risulta profondamente influenzata dal suo viaggio negli Stati Uniti, compiuto alla fine degli anni '20. Tra le priorità vi è l'intento di ridurre la disparità, sia qualitativa che quantitativa, tra l'industria cinematografica italiana e quella statunitense, adottando talora tecniche e strumenti propri del cinema americano nel contesto italiano.<sup>194</sup>

È plausibile affermare che questo mutamento nel panorama cinematografico italiano possa costituire un fattore propulsivo per l'emergere di un genere aeronautico nel nostro Paese, genere che fino a quel momento non aveva trovato una sua collocazione, mentre all'estero aveva già guadagnato una certa rilevanza con opere quali *Wings* (1927), *The Legion of the Condemned* (1929) e *The Dawn Patrol* (1930).

*L'armata azzurra*, diretto da Gennaro Righelli, rappresenta la prima iniziativa cinematografica di rilievo nell'ambito dell'aeronautica italiana, e trae ispirazione, almeno in parte, dai film aeronautici statunitensi sopracitati. Prodotta dalla Cines e distribuita dalla Società Anonima Pittaluga, l'opera rappresenta un tributo cinematografico alla Regia Aeronautica, dove la narrazione si arricchisce grazie alla profondità e all'umanizzazione dei personaggi, resi vividi attraverso intrecci sentimentali e atti di altruismo.<sup>195</sup>

I protagonisti della trama sono due aviatori, Mario Spada, interpretato da Alfredo Moretti, e Carlo Banti, interpretato da Ennio Cerlesi. Banti è fidanzato con Elena, la sorella di Spada. Questa relazione dà luogo a una serie di incomprensioni e tensioni gelose tra i due piloti.

---

notevoli costi e sfide tecniche che spesso erano difficili da superare. In secondo luogo, per celebrare l'importanza dell'aviazione, il regime preferiva utilizzare i cinegiornali, concentrandosi in particolare su figure centrali come quella del Duce. Questo formato era più facilmente gestibile dal punto di vista produttivo e permetteva un controllo più diretto del messaggio propagandistico.”

<sup>193</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 220-225

<sup>194</sup> *Ivi*, pp. 13-16.

<sup>195</sup> R. CHITI, E. LANCIA, *op.cit.*, p. 37.

Tuttavia, l'essenza del cameratismo aeronautico ristabilisce il loro legame in seguito a una missione aerea condotta insieme, mettendo in risalto l'unione e la solidarietà tra i due ufficiali della Regia Aeronautica.<sup>196</sup>

Accolto positivamente dalla critica, il film *L'armata azzurra* è stato riconosciuto come la prima produzione cinematografica italiana capace di sfidare l'egemonia statunitense nel genere aeronautico. In occasione della sua uscita, *La Stampa* scrive:

Fino ad oggi i film d'aviazione erano esclusivo dominio della cinematografia americana. [...] Ma la nostra aviazione non è seconda a nessuna; si fregia d'impresе non ancora eguagliate, altre ne annuncia per le quali il semplice enunciato degli itinerari e dei mezzi desta una profonda ammirazione; e oggi l'ala italiana ha offerto il canto dei suoi motori alla nostra risorta cinematografia.<sup>197</sup>

Nello stesso anno esce nelle sale cinematografiche *O la borsa o la vita*, commedia diretta da Carlo Ludovico Bragaglia, che, pur non rientrando pienamente nel genere aeronautico, vede la partecipazione straordinaria di un noto rappresentante del mondo dell'aviazione, Mario de Bernardi. L'acclamato asso dell'aviazione italiana, attraverso acrobazie spettacolari effettuate nel cielo di Roma, infonde un ritmo incalzante al film. Da questa breve partecipazione si evince come il fenomeno del divismo, distintivo del cinema degli anni '30, abbia investito anche i più celebri piloti della Regia Aeronautica, rendendoli partecipi del panorama cinematografico.<sup>198</sup>

Il 1936 è l'anno di *Cavalleria*, con la regia Goffredo Alessandrini, prodotto e distribuito dalla I.C.I.. Gran parte delle sequenze sono girate in esterno, più nello specifico presso la scuola di cavalleria di Pinerolo, Torino, e il maneggio di Castro Pretorio a Roma. Presentato alla Mostra di Venezia ad agosto del 1936, vince in seguito la Coppa del Ministero per la Stampa e la Propaganda.<sup>199</sup> Qui troviamo anche una giovane Anna Magnani che interpreta il ruolo secondario della cantante Fanny.<sup>200</sup>

Il film è ambientato nella Prima guerra mondiale dove il protagonista, interpretato da Amedeo Nazzari, è originariamente un'ufficiale di cavalleria il quale, a seguito della morte del suo cavallo, diventa pilota dell'aviazione militare. Nella Grande guerra, si distingue per le sue doti aviatorie diventando un asso affermato. Tuttavia, la pellicola non riserva un lieto fine, poichè il prode aviatore viene abbattuto nelle ultime battute del film. In seguito all'abbattimento il suo corpo viene recuperato, e la sua memoria celebrata a suon di trombe da

<sup>196</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op.cit., p. 37.

<sup>197</sup> M. GROMO, "Sullo schermo: L'armata azzurra, di G. Righelli", *La Stampa*, 28 novembre 1932, p. 2.

<sup>198</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 250.

<sup>199</sup> *Ivi*, p. 74.

<sup>200</sup> A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., p. 77.

un reparto di cavalleggeri dell'esercito. Dunque, in una vita dedicata alla cavalleria e all'aeronautica il cerchio si chiude.<sup>201</sup>

La trama è verosimilmente ispirata dall'asso di Francesco Baracca, attraverso la quale memoria storica si vuole glorificare gli interpreti del volo, a partire proprio dai pionieri. Scrive a riguardo *L'Illustrazione Italiana*:

Cavalleria, com'è noto, rievoca i fasti della gloriosissima arma nostra nel quindicennio che va dall'inerte principio di secolo al primo anno cruciale di nostra guerra. [...] All'ultimo, colui in cui s'è impersonato l'arme cavalcante si fa aviatore, non appena annunciata la guerra, e cade sul campo. La vita di Caprilli, e la morte di Baracca! [...] L'identificazione del film è più che lecita: anzi c'è nel suo arbitrio un ardimento che, quasi, è poesia. E così il cavaliere italiano si sarà sacrificato due volte: rinunciando in pace all'amore, e in guerra all'esistenza.<sup>202</sup>

Il successo del film è in parte dovuto alla presenza di Amedeo Nazzari, attore di notevole carisma, il quale, anche grazie a questa performance, si consacra come una delle figure di spicco del cinema italiano a cavallo degli '30 e '40. Il suo ruolo di pilota viene riproposto nel 1938, quando Nazzari assume nuovamente la parte del protagonista in *Luciano Serra pilota*.

Uscito nel 1938, *Luciano Serra pilota* è uno dei maggiori successi del cinema di propaganda fascista, e il secondo lungometraggio del genere diretto da Goffredo Alessandrini. Alla stesura della sceneggiatura collabora anche un giovane Roberto Rossellini, destinato a ricoprire un ruolo cruciale nell'evoluzione del cinema aeronautico negli anni successivi. Il film dipinge le vicende di Luciano Serra, aviatore veterano della Grande Guerra, che dopo la fine del conflitto si reinventa come pilota turistico sul Lago Maggiore. Un periodo di profonda insoddisfazione personale e di smarrimento emotivo lo conduce alla separazione dalla consorte e al trasferimento in Sud America. Lì, riesce a ottenere un posto come pilota acrobatico in un circo equestre.<sup>203</sup>

Il racconto aumenta di ritmo quando Serra, coinvolto in un fallimentare tentativo di volo transatlantico, decide di arruolarsi come soldato semplice sotto falso nome per la campagna d'Etiopia. Sarà qui che Serra troverà il suo momento di gloria, salvando in maniera eroica suo figlio, rimasto intrappolato in un aereo in fase di discesa. Quest'azione temeraria, che gli costerà la vita, sarà ricordata come un atto di coraggio, facendolo diventare un eroe celebrato.

<sup>201</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 74

<sup>202</sup> *L'Illustrazione Italiana*, n. 36 (11/1936), pp. 411-412.

<sup>203</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., pp. 200-201.

La sua memoria viene onorata con la medaglia d'onore postuma, consegnata al figlio in riconoscimento del coraggio paterno.<sup>204</sup>

Nella realizzazione di *Luciano Serra Pilota*, si registra un notevole contributo di Vittorio Mussolini, il quale ne supervisiona la realizzazione. Secondo il resoconto di Ivo Perilli, sceneggiatore del film, e del regista Alessandrini, è proprio attraverso Vittorio che Benito Mussolini esercita una significativa influenza sulla produzione dell'opera, in particolare nella scelta del titolo. Mussolini padre, dopo aver visionato e apprezzato il film, si impegna nella selezione del titolo più appropriato. Tra le opzioni considerate - *Ali Spezzate*, *Catene*, *Aquile* - la scelta finale si orienta verso quella meno carica di retorica: *Luciano Serra Pilota*.<sup>205</sup>

Si può dedurre da questo dettaglio, non solo l'attenzione del Duce verso il cinema, ma anche la sua consapevolezza dell'importanza di un linguaggio cinematografico più sottile e meno ostentatamente propagandistico. La scelta del titolo, infatti, sembra voler privilegiare l'aspetto umano e personale del protagonista, assai più significativa rispetto a una narrazione enfatica, eroica o militaristica.

La figura di Luciano Serra nel film incarna l'eroe veterano della Grande Guerra relegato ai margini della società post-bellica. Questo personaggio simboleggia il prototipo del primo fascista, il cui profondo disagio esistenziale e insoddisfazione lo portano a intraprendere scelte radicali, risonanti con l'esperienza di molti veterani dell'epoca. Il fascismo, in questo contesto, si presenta come un rifugio che promette riscatto e rinnovato senso di appartenenza. La storia di Serra mette in evidenza le dinamiche e le contraddizioni di questo percorso di trasformazione dal soldato al militante fascista.<sup>206</sup>

Coglie quest'aspetto la rivista mensile *Lo Schermo*:

C'è l'ottimo «Luciano Serra» per l'impresa d'Africa, è vero; e forse qualche altro film ispirato alle gesta dell'Impero merita lode. Ma chi ha sviluppato il tema, [...] dell'eroico inizio della Rivoluzione, del primo squadristo, quasi novello David vittorioso sui mostri della delinquenza comune e del dissolvimento sociale e politico e politico del paese? Chi ha cantato sugli schermi il poema sereno della pace tra le classi riconquistata, il fresco canto della giovinezza inquadrata nei nostri ranghi, l'idillio della famiglia restaurata, l'epopea del lavoro riconsacrato alla Patria, [...] — infine — alla Conciliazione che ridava l'Italia a Dio e Dio all'Italia? [...] Qui, camerati della cinematografia, si parrà la vostra nobiltade e si deciderà la vostra sorte: o capite i tempi, e marciate e vincete con essi, o ne sarete travolti, senza scuse e senza ritorni.<sup>207</sup>

<sup>204</sup> R. CHITI, E. LANCIÀ, op. cit., pp. 200-201.

<sup>205</sup> P. M DE SANTI, *Cinema e Storia. Il Guerra Mondiale*, vol. 1, Rivista Militare, Roma, 1990, pp. 22-23.

<sup>206</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, p. 145.

<sup>207</sup> L. FERRETTI, "Il cinema a servizio del Regime", *Lo Schermo: Rassegna Mensile della Cinematografia*, n.1 (01/1939), pp. 14-16.

*Luciano Serra Pilota* gode di un'accoglienza positiva da parte della critica, raggiungendo l'apice della sua popolarità alla Mostra di Venezia del 1938, in cui condivide il palcoscenico con *Olympia*, il celebrato film di Leni Riefenstahl. Questi due titoli vengono premiati ex aequo con la prestigiosa Coppa Mussolini. L'enfasi posta su entrambe le pellicole è un riflesso dell'avvicinamento tra Hitler e Mussolini, emblematico dell'influenza crescente del potere politico sulla Mostra di Venezia alla fine degli anni '30. Vi è quindi una sempre più marcata soggezione della rassegna cinematografica di Venezia alle dinamiche di potere del periodo.<sup>208</sup>

Nel 1939 viene distribuito in Italia *La conquista dell'aria*, diretto da Romolo Marcellini. Quest'opera cinematografica rappresenta un prodotto di collaborazione anglo-italiana, concepita con l'obiettivo di illustrare in modo filmico la genesi e l'evoluzione del volo, rendendo omaggio ai più famosi pionieri, eroi e innovatori nel campo dell'aeronautica. Il progetto trae ispirazione dall'iniziativa del regista britannico Alexander Korda, creatore del film analogo *The conquest of the Air*, prodotto nel 1936.<sup>209</sup>

*La conquista dell'aria*, attraverso una narrazione in stile documentaristico, dipinge l'epopea della storia dell'aviazione, rendendo il racconto ancor più autentico grazie all'integrazione di diverse sequenze tratte direttamente dalla versione inglese di Korda. Nella squadra di sceneggiatura si annovera la partecipazione eccezionale di H. G. Wells<sup>210</sup>, acclamato autore britannico e appassionato del mondo dell'aeronautica.<sup>211</sup>

Nel periodo prebellico non può mancare il riferimento alla guerra di Spagna, messo in risalto da *L'ebbrezza del cielo* del 1940, diretto da Giorgio Ferroni. Il film mette in scena le esperienze di un gruppo di giovani di un piccolo paese alpino, che si può presumere sia Asiago, luogo delle riprese.<sup>212</sup>

I protagonisti, sotto la guida di un veterano pilota, riescono a costruire un aliante con il quale si cimentano in audaci lanci da un'altitudine di duemila metri, realizzando il loro sogno adolescenziale di volare. Questo intenso interesse per l'arte del volo li porta, alcuni anni dopo,

---

<sup>208</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, p. 43.

<sup>209</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 89.

<sup>210</sup> Herbert George Wells (1866-1946) è stato uno degli autori britannici più influenti della letteratura di fantascienza. Conosciuto per le sue opere visionarie che spaziano da romanzi a saggi, Wells è riconosciuto come uno dei "padri della fantascienza". Tra i suoi lavori più noti, si ricordano "La guerra dei mondi" (1896), "L'uomo invisibile" (1896) e "La macchina del tempo" (1895). Oltre alla sua produzione letteraria, Wells ha dimostrato un notevole interesse per il mondo dell'aeronautica. Egli anticipa l'importanza strategica e simbolica degli aeroplani nei suoi scritti, prevedendo le conseguenze della guerra aerea prima della sua effettiva realizzazione nel corso delle due Guerre Mondiali. La sua visione del futuro e del progresso tecnologico, insieme al suo attivo impegno in questioni sociali e politiche, ne fanno una figura chiave nella letteratura e nel pensiero del XX secolo.

<sup>211</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 89.

<sup>212</sup> *Ivi*, p.123.

ad arruolarsi nell'Aviazione Legionaria, partecipando attivamente alla guerra di Spagna. L'opera culmina con le celebrazioni del paese natale e dei loro familiari al ritorno dei giovani aviatori, sottolineando un lieto fine che rispecchia il trionfo del coraggio e della passione per il volo.<sup>213</sup> Ripercorrendo il parere de *La Stampa*:

Sono pagine vive di un ardimento giovanile che il regista, Giorgio Ferroni, un temperamento d'artista che darà molte soddisfazioni alla cinematografia italiana, ha descritto con un linguaggio di rara potenza, riportando l'espressione cinematografica a quella elementare semplicità che ha per motivo centrale la vita, la vera vita, con tutta la sua realtà. Pagine che non si dimenticano perché nella vicenda si incontrano personaggi e non attori, si incontrano tipi autentici e non macchiette o deformazioni. C'è un ritorno incantevole di quattro amici giovanissimi, reduci da una guerra eroicamente combattuta come aviatori. È un ritorno al paese, alla famiglia, all'amore dei cari. Da questo ritorno nasce, come un fatto naturale, la nostalgia della vigilia, di quando la realtà di oggi non era per essi che una fantasia meravigliosa e un sogno.<sup>214</sup>

### 3.2 *La parantesi di Rossellini*

Con l'ingresso dell'Italia nel contesto bellico, l'industria cinematografica italiana rivela il suo innato spirito autonomista che non è mai stato completamente soffocato dal potere politico del Regime. Nonostante gli sforzi per istituire un controllo totalizzante, il cinema conserva una propria voce distintiva, manifestando una resistenza latente, specialmente della critica, che emerge in maniera più evidente nei mesi successivi all'entrata in guerra.<sup>215</sup>

Questa circostanza ci offre l'opportunità di esplorare le dinamiche che intercorrono tra l'ambito artistico e quello politico, e come queste intersezioni si riflettono nella settima arte prodotta in un periodo così tumultuoso. Ciò si ripercuote anche sulle produzioni cinematografiche di sfondo aeronautico, la cui analisi di anticipare l'evoluzione che il cinema italiano compie negli anni immediatamente successivi alla fine del conflitto.

Come precedentemente delineato, assume primaria importanza la giovane generazione di critici cinematografici che collaborano alla rivista *Cinema*, sotto la guida editoriale di Vittorio Mussolini. A questi si aggiunge l'innovativo cambiamento di orientamento stilistico proposto da Roberto Rossellini, il quale è autore di alcuni tra i più celebri film propagandistici di ambientazione militare e aeronautica, inevitabilmente permeati dal nuovo codice cinematografico.<sup>216</sup>

<sup>213</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 123.

<sup>214</sup> "Film della primavera della vita!", *La Stampa*, 17 maggio 1940, p. 3.

<sup>215</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 226-230.

<sup>216</sup> *Ivi*, p. 152-155.

Tra tutte le pellicole prese in esame, è imprescindibile focalizzare l'attenzione sul contributo di Roberto Rossellini. Il suo lavoro assume rilevanza non tanto per il successo commerciale, quanto per la trasformazione radicale che egli imprime al cinema di propaganda e, nella fattispecie, al cinema a sfondo aviatorio. Le opere di Rossellini, in effetti, possono essere viste come una fase prematura del neorealismo, germogliate nel terreno fertile del cinema propagandistico. Esse prefigurano temi, stili e approcci che andranno a costituire i pilastri di questo movimento artistico, agendo come una sorta di presagio o, più precisamente, come un prologo anticipatorio del neorealismo.

Il 1942 vede la realizzazione del primo film aeronautico di Roberto Rossellini, *Un pilota ritorna*. Il processo di produzione inizia nell'autunno del 1941, con le prime riprese che avvengono presso il campo d'aviazione di Viterbo,<sup>217</sup> per poi proseguire negli studi di Cinecittà e a Tirrenia. Il film ruota attorno alle vicende del tenente Gino Rossati, interpretato da Massimo Girotti.<sup>218</sup>

La storia è ambientata nella campagna di Grecia, dove il tenente viene abbattuto e catturato dagli inglesi durante un conflitto aereo. La prigionia di Rossati non viene rappresentata come una semplice detenzione, bensì si configura come un'occasione per un esame introspettivo e un confronto profondo con i propri valori. Durante il periodo di reclusione, Rossati intrattiene una relazione sentimentale con una giovane donna conosciuta all'interno del campo. La determinazione di Rossati si manifesta con forza nel momento in cui, approfittando di un bombardamento, egli riesce a evadere e a impadronirsi di un aereo con il quale potrà tornare alla sua patria.<sup>219</sup>

Il film è impreziosito dalle riprese aeree e dalle scene di combattimento, nonché dall'innovativa conformazione che Rossellini dà all'opera. Infatti, *Un pilota ritorna* si distingue per la sua impostazione umanistica e per la rappresentazione articolata e sensibile della guerra e delle sue ripercussioni a livello personale e sociale. Il viaggio fisico e interiore del protagonista è lo strumento con cui Rossellini esplora i dilemmi morali ed esistenziali legati al conflitto. Su questa linea, il film esibisce le implicazioni devastanti del conflitto, arricchendo la narrazione di una dimensione critica verso il fenomeno bellico stesso. Questa angolazione trascende la mera esaltazione dell'eroismo militare, proponendo un discorso più complesso e stratificato sulle ramificazioni della guerra.<sup>220</sup>

---

<sup>217</sup> P. M DE SANTI, op. cit., p. 53.

<sup>218</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., pp. 275-276.

<sup>219</sup> *Ibidem*.

<sup>220</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 152-156.

Questo mutamento è prontamente recepito dalla critica dell'epoca, come si può dedurre chiaramente da un passaggio estratto da *La Stampa*:

Subito spicca, nella regia del Rossellini, una grande accuratezza di ogni elemento, soprattutto di quadro in quadro; si vogliono raggiungere toni fermi, saldi; non si indulge a nessuna tentazione retorica; e se l'elemento documentario predomina, è chiaro il proposito di ravvivarlo con una ardente umanità. Dopo questo ottimo esordio, e quando ancor meglio avrà dominato il ritmo e lo spicco del racconto, siamo sicuri di poter presto salutare nel Rossellini un nostro nuovo, completo regista, tanto interessante quanto intelligente.<sup>221</sup>

Emergendo da una nuova prospettiva, la raffigurazione dei soldati nemici inglesi nel film non ricade più nella tradizionale demonizzazione, bensì si indirizza verso un'interpretazione più umana. Il soldato nemico viene raffigurato con un approccio innovativo che ne svela la dimensione umana e benevola, attraverso dialoghi ben studiati e gestualità. Il *Corriere della Sera* nota e commenta questo aspetto: «È un film senza retorica. Ed è da notare anche l'umanità con cui sono ritratti gli ambienti del nemico.»<sup>222</sup> Questa svolta rappresentativa, che rompe con la demonizzazione unilaterale del nemico fino ad allora prevalente nel cinema di propaganda, segna una tappa fondamentale nell'evoluzione dell'estetica cinematografica del periodo.<sup>223</sup>

Iniziano a comparire le prime critiche negative, principalmente portate avanti dalla rivista *Cinema*. La rivista cinematografica scrive:

Il primo impulso che ci muove nel nostro compito critico è la necessità di una osservazione compiuta con la mente libera da pregiudizi di cuore, e, anzi, armata d'una razionale freddezza. [...] Voleva essere un film di propaganda *Un pilota ritorna?* se a ciò mirava, bisogna riconoscere che è in parte fallito nei suoi intenti. [...] Piuttosto, ci preme sottolineare un difetto di penetrazione umana, una costruzione troppo semplicistica della psicologia dei personaggi principali e delle varie voci del coro. [...] Nel film di Rossellini l'esodo dei prigionieri è soggetto all'influenza di attori strettamente meccanici: un'azione aerea del nemico non vale neanche a scuotere l'animo perché la qualità di oppressi dei fuggiaschi lo è solo aprioristicamente e non a motivo di un progressivo accrescimento di sofferenza e di umane reazioni.<sup>224</sup>

Nonostante Rossellini non goda di un considerevole apprezzamento da parte della rivista *Cinema*, le sue opere non aderiscono pienamente nemmeno all'orientamento che il regime

<sup>221</sup> M. GROMO, "Sullo schermo: Un pilota ritorna, di R. Rossellini", *La Stampa*, 18 aprile 1942, p.3.

<sup>222</sup> G. PIOVENE, "Rassegna cinematografica. Un pilota ritorna", *Corriere della Sera*, 18 aprile 1942, p. 2.

<sup>223</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, p. 155.

<sup>224</sup> G. DE SANTIS, "Film di questi giorni", *Cinema*, 25 aprile 1942, p. 226.

desidera impresso nei suoi film propagandistici.<sup>225</sup> Ciò si manifesta nella trilogia delle forze armate che accompagna la guerra: *La nave bianca* (1941) per la Regia Marina, *L'uomo della croce* (1943) per il Regio Esercito e *Un pilota ritorna* per l'arma azzurra.<sup>226</sup>

Dall'analisi di *Un pilota ritorna* si può dunque dedurre che la nascita del neorealismo con *Roma città aperta* (1945) non rappresenta una svolta improvvisa, ma è piuttosto il frutto di una progressiva evoluzione artistica. Attraverso il corso della sua carriera, Rossellini riesce ad amalgamare la sua abilità tecnica e la sua visione stilistica in risposta ai mutamenti storico-sociali, apportando un contributo inestimabile alla trasformazione del cinema italiano.<sup>227</sup>

### 3.3 I film che accompagnano la guerra italiana

Nel corso del 1942, esce *I tre aquilotti* diretto dal regista Mario Mattoli. Anche questo, come *Un pilota ritorna*, vede la partecipazione di Vittorio Mussolini nella stesura del soggetto, basato sulla storia di tre giovani cadetti dell'Accademia Regia di Caserta. Questi sono legati da una profonda amicizia, che viene minata quando uno dei tre, Marco, interpretato da Leonardo Cortese, il quale si innamora della sorella di Mario, ruolo affidato a Carlo Minello. Quest'ultimo si oppone generando un litigio tra lui e il compagno d'accademia, che tra l'altro non supera l'esame per il brevetto di volo, venendo relegato ai servizi a terra.<sup>228</sup>

Il punto di svolta si ha quando, di fronte alla notizia del pericolo che incombe su Mario ferito in azione, Marco riesce a ottenere l'autorizzazione a volare per salvare l'amico. L'azione eroica è seguita da un felice epilogo: i rapporti tra i due piloti si ristabiliscono, Marco riceve l'approvazione da parte di Mario per sposare la sorella, e, infine, conquista il tanto desiderato brevetto di volo. La struttura della trama si sviluppa quindi seguendo un percorso di conflitto, risoluzione e riconciliazione, evidenziando sia i temi dell'amicizia e dell'eroismo, sia le dinamiche complesse che caratterizzano la vita nell'ambito militare.<sup>229</sup>

*I tre aquilotti* acquista rilevanza storica poichè rappresenta il film d'esordio di Alberto Sordi, il quale interpreta il terzo dei giovani piloti, Filippo. La rivista *Cinema*, che pur critica il film per la sua impostazione, tesse le lodi del giovane attore:

---

<sup>225</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, p. 154. "Rossellini sembra voler mantenere un'equidistanza sia rispetto alla tensione ideologica del gruppo della rivista *Cinema*, sia rispetto ad una militanza filofascista.

<sup>226</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 152-155.

<sup>227</sup> *Ibidem*.

<sup>228</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., pp. 370-371.

<sup>229</sup> *Ibidem*.

Al film manca, poi, qualcosa di essenziale: una più viva e particolareggiata partecipazione alla «giornata» di Caserta, un più fino lavoro psicologico, una più astuta giustapposizione di tensioni e di contrasti. Al regista Mattioli, [...] la colpa di non aver saputo «vedere» di più e di meno nel metter piede all'Accademica; di non aver saputo trarre più ricco pretesto da coro; di essersi limitato a riprodurre superficialmente stati d'animi e visioni d'insieme. [...] Tra gli attori, promettente il debutto di Alberto Sordi, un giovanotto schietto, Minello e Cortese non più che grammaticamente corretti.<sup>230</sup>

Nel 1943, il panorama cinematografico si arricchisce di *Gente dell'Aria*, un film diretto da Esodo Pratelli, l'ultimo prima del crollo del regime. La genesi del soggetto può essere ricondotta a Bruno Mussolini. L'opera si avvale per gran parte di riprese effettuate all'interno degli studi di Cinecittà, con le sequenze aeree realizzate grazie alla collaborazione del Centro Fotografico della Regia Aeronautica.<sup>231</sup>

La narrazione si incentra sul rapporto tra due fratellastri, entrambi prole di un proprietario lombardo di un'industria bellica: l'uno è un aviatore, mentre l'altro adempie al suo dovere lavorando nelle officine paterne.<sup>232</sup> In una trama che richiama quella di film come *I tre aquilotti* o *L'armata azzurra*, le questioni sentimentali permeano le vicende dei protagonisti.

Entrambi i fratelli sono infatti innamorati della medesima donna, una situazione che genera un'accesa rivalità apparentemente irrisolvibile. Tuttavia, con l'insorgere della guerra, anche il fratello minore è chiamato a servire come aviatore. In seguito ad un combattimento aereo in cui entrambi vengono abbattuti, i due si ritrovano a dover convivere su una zattera di salvataggio per un periodo prolungato. Questa esperienza straordinaria consente loro di risolvere le tensioni preesistenti e di ristabilire un rapporto fraterno autentico.<sup>233</sup> Lo commenta così la rivista *Film*:

*Gente dell'aria* è un film di Bruno Mussolini: da lui ispirato, con canovaccio suo. E non ci sarebbe neanche bisogno di dirlo perché è il film stesso, lo stile del racconto che ce lo rileva. In *Gente dell'aria* c'è uno stile di famiglia, che ci richiama in modo impressionante al vecchio glorioso *Luciano Serra, pilota* di Vittorio e al più recente *Un pilota ritorna*. [...] Un modo di sentire il volo, un modo di volere bene all'aeroplano: e tutto questo con calma, con riserbo, con discrezione: che fu il segno di tutta la breve vita di Bruno, e che è il segno — per chi lo conosca — di Vittorio, anche lui aviatore, anche lui pilota di due guerre. [...] Ci avevano abituati a un divismo di macchine e di mezzi meccanici: qui no; qui i protagonisti sono gli uomini, anche se sono tutt'uno con le macchine, anche se sulle macchine combattono e cadono.<sup>234</sup>

<sup>230</sup> VICE, "Film di questi giorni", *Cinema*, 25 ottobre 1942, p. 623.

<sup>231</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., pp. 159-160.

<sup>232</sup> *Ibidem*.

<sup>233</sup> *Ibidem*.

<sup>234</sup> M. DOLETTI, "Sette giorni a Roma: Due film veri", *Film*, 1 maggio 1943, pp. 5-6.

In conclusione, occorre menzionare l'ultimo titolo della cinematografia aerea fascista: *Aeroporto* di Piero Costa, prodotto durante il periodo della Repubblica di Salò nel 1944 e rilasciato nelle sale cinematografiche dell'Italia del nord nel febbraio del 1945. Le riprese vengono iniziate a Montecatini e poi trasferite a Venezia.<sup>235</sup>

Le condizioni in cui si trova il regime fascista si riflettono chiaramente nella configurazione dei lungometraggi realizzati nel biennio repubblicano. Nonostante *Aeroporto* rappresenti un caso eccezionale, essendo l'unico film di propaganda esplicitamente fascista nella dozzina di pellicole che furono realizzate nel periodo, è permeato di quella malinconia e introspezione psicologica che contraddistinguono questa fase terminale del cinema fascista.<sup>236</sup>

La narrazione è la cronaca lineare degli avvenimenti che vanno dalla poco eroica resa di Pantelleria del giugno 1943, l'isola dal quale proviene l'aviatore Giovanni Ferri, il fratello del protagonista Riccardo, fino all'armistizio firmato da Badoglio l'8 settembre. Con il protagonista che si rifiuta di arrendersi agli anglo-americani e prosegue la guerra mettendosi a disposizione della nascente aviazione repubblicana di Salò. L'originalità della pellicola sta nel suo essere un *instant movie*, realizzato quasi in tempo reale all'interno delle vicende che racconta.<sup>237</sup>

Il film illustra bene il clima di incertezza e lo smarrimento che caratterizza la lunga estate del 1943 in cui i protagonisti non si chiedono per chi o cosa combattano, ma sono immersi in un'atmosfera da *cupio dissolvi*. Combattono semplicemente perché non sono traditori e, come viene affermato più volte nel film: "Non si può ritornare a galla se prima non si è toccato il fondo".

La trama di *Aeroporto* è caratterizzata da una certa ingenuità, ma è improntata a un realismo asciutto e quasi per niente bellicista. La dimensione eroica dell'arma aerea fascista restituita dal cinema del Ventennio è ormai decisamente alle spalle e nel film gli aerei da combattimento sono pochi e gli avieri, senza autobotti, li riforniscono con il carburante contenuto in fiaschi. Una serie di immagini che nel mondo cinematografico hitleriano sarebbero valse l'accusa di disfattismo e al film una pesante ed inevitabile censura, in Italia, esce nelle sale senza destare nessuno scandalo.<sup>238</sup>

Nonostante l'intento propagandistico, il film, povero di mezzi tecnici e di sequenze spettacolari, diventa suo malgrado, un singolare film di *neorealismo fascista repubblicano* che

---

<sup>235</sup> R. CHITI, E. LANCIA, op. cit., p. 420.

<sup>236</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 352-353.

<sup>237</sup> A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., p. 107.

<sup>238</sup> *Ivi*, pp. 106-107.

per tre quarti si sviluppa all'interno di ambienti decadenti, desolati e vuoti e in un'osteria, ruotando attorno alla relazione amorosa tra i due protagonisti. Questo sentimento amoroso, tuttavia, rimane intrappolato in un'atmosfera di malinconia pervasiva: il pilota protagonista è amareggiato per l'andamento della guerra, mentre la donna non riesce a manifestare apertamente i propri sentimenti. Si aggiunge a questo il lutto del protagonista per la scomparsa del fratello Giovanni, caduto in combattimento aereo.<sup>239</sup>

L'elemento di maggiore efficacia nel film risiede nelle sequenze dedicate alla disorganizzazione delle forze armate italiane subito dopo l'8 settembre, la rappresentazione di una nazione frammentata, dove ogni soldato ha preso individualmente una decisione circa il proprio cammino. In questa sezione del film, si percepisce con chiarezza l'assunto fondamentale di una nazione avviata verso una guerra civile e destinata a incontrare notevoli difficoltà per ritrovare la sua unità, a meno che non si riesca a costruire su questi tragici eventi una memoria condivisa.<sup>240</sup>

Il climax drammatico del film è raggiunto quando i protagonisti si trovano a vagare disperatamente sotto una pioggia incessante. In questa scena, la desolazione e l'angoscia dei personaggi rispecchiano lo stato d'animo collettivo di una nazione travagliata dalla guerra. Tuttavia, l'atmosfera cupa del difficile contesto bellico italiano sembra attenuarsi con la ricomparsa del sole, metafora di rinascita. Il morale si risollewa e gli aviatori si preparano a salire a bordo dei Messerschmidt 109. L'opera si conclude con una sequenza che vorrebbe restituire un barlume di speranza: osservato dalla propria donna da un balcone, Riccardo Ferri si leva ancora una volta in volo e in una piccola squadra di caccia dell'aviazione repubblicana si allontana nel cielo.<sup>241</sup>

*Aeroporto*, sebbene nato come strumento di propaganda, trascende la sua funzione originaria per trasformarsi in un toccante spaccato della psicologia prevalente nella Repubblica Sociale al culmine della guerra, esplorando temi universali come l'amore, la perdita e la speranza di rinnovamento in un contesto di crisi. Il film, quindi, non solo rappresenta un prezioso documento storico, ma si distingue anche come un'opera artistica ricca di significati ed emozioni.

---

<sup>239</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 352-353.

<sup>240</sup> A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, op. cit., pp. 106-107.

<sup>241</sup> G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, pp. 352-353.

## Conclusioni

Il 28 marzo 2023, l'Aeronautica militare italiana ha compiuto il suo centenario. L'evento è stato celebrato da una serie di manifestazioni pubbliche che si sono concluse con un grande air show nell'Aeroporto di Pratica di Mare. La "Giornata dell'aria" ha visto volare alcuni degli aerei che hanno fatto la storia della forza armata e si è conclusa con l'esibizione delle Frece Tricolori: una formazione di dieci aerei, la pattuglia acrobatica più numerosa del mondo.

A detta degli esegeti del volo acrobatico le Frece Tricolori sono l'emblema del volo di squadra. Quello in cui ogni pilota della formazione mette le proprie personali abilità a disposizione degli altri. Un modo spettacolare per riproporre le abilità non del singolo, ma del gruppo, anche degli avieri che a terra si occupano dei velivoli. La stessa filosofia che fu alla base delle imprese di Italo Balbo, l'ex capo dello squadristico fascista, divenuto pilota e ministro dell'Aeronautica.

Quando Balbo decise di tentare la traversata dell'Atlantico meridionale, alla fine degli anni '30 l'impresa era stata tentata 12 volte, riuscendo 9 volte, ma con un massimo di quattro persone a bordo di un singolo velivolo. Sia pure con qualche incidente, nel 1931 l'impresa riuscì e fece da volano alla seconda crociera che l'anno successivo avrebbe sorvolato la più difficile rotta settentrionale dell'Atlantico.

Non si trattava una novità assoluta. Prima di allora la traversata dell'Atlantico settentrionale era stata tentata 78 volte da velivoli isolati, ma era riuscita solo 28 volte. Balbo fece il percorso, andata e ritorno, con 50 piloti che si alternarono alla guida di 24 apparecchi. Sulla base dei dati acquisiti, al massimo solo 9 aerei, sarebbero arrivati negli Stati Uniti e solo 3 o 4 sarebbero ritornati a Roma. Invece si registrarono solo un paio d'incidenti.<sup>242</sup>

L'organizzazione dell'impresa fu più che accurata e Balbo non lasciò niente al caso, al punto che la trasvolata prevista nel 1932 scivolò al 1933, ma la crociera verrà ugualmente chiamata «del decennale». Non più il decennale della Marcia su Roma di cui Balbo fu uno dei quadrunviri, ma il decennale della fondazione della Regia aeronautica, con Balbo *testimonial* della "modernità" italiana alla Esposizione universale di Chicago.

La radio nazionale EIAR seguì l'ammarraggio a largo del lido di Ostia con un cronista d'eccezione. Dalla sommità di un capannone, dietro al microfono, c'era Filippo Tommaso Marinetti, il fondatore del Futurismo e ispiratore del Manifesto dell'Aeropittura.<sup>243</sup>

<sup>242</sup> Si veda G. B. GUERRI, *Italo Balbo*.

<sup>243</sup> Il Manifesto dell'Aeropittura è un documento redatto nel 1929 da alcuni esponenti del movimento futurista italiano, tra cui Fillia, Marinetti, Prampolini, Dottori e Tato. Il manifesto sosteneva la visione del Futurismo del mondo moderno e della tecnologia, proponendo l'aeropittura come nuovo linguaggio artistico.

E questa è la sua cronaca aeropoetica dell'evento: «Ecco la musica del cielo con tubi d'orgoglio flautati; trapani ronzanti da scavatori di nebbie, vocalizzi di gas entusiasti; martelli sempre più ebbri di rapidità e radiose eliche applaudenti. Ronza, brilla e ride fra gli scintillii turchini dell'orizzonte l'ampia musica di Balbo e degli Atlantici. [...] Rombo, rombo, rombo dei motori che passano a pochi metri dalla mia testa...»<sup>244</sup>

I cinegiornali e la propaganda avrebbero circondato la trasvolata di massa attribuendola all'eroico uomo nuovo fascista, ma il presupposto del successo di quella iniziativa fu perlopiù di natura organizzativa e tecnologica. Gli uomini che fecero l'impresa entrando prepotentemente nell'immaginario di più di una generazione non erano superuomini, ma uomini bene addestrati e bene assistiti. Gli stessi che ispirarono una parte del cinema del Ventennio.

All'alba del ventesimo secolo, l'emozione quasi trascendentale del volo, aveva già trovato una risonanza potente e profonda nel cinema. Il grande schermo, con la sua capacità di catturare e incapsulare l'audacia del volo, non era solamente uno specchio della realtà, ma un amplificatore di sentimenti, un catalizzatore di emozioni. Grazie al cinema, il volo non era più una semplice conquista tecnologica, ma un'esperienza viscerale, un viaggio emozionale che ogni spettatore poteva condividere. Io vedo diventava io volo.

Il cinema e il volo si saldavano in un *unicum* potentemente evocativo, offrendo la possibilità di rappresentare visivamente un'era di cambiamento e di audacia. Diventavano un potente *medium* che giungeva a plasmare l'identità nazionale: la meraviglia del volo e l'arte cinematografica generavano un racconto affascinante e coinvolgente, capace di toccare le corde più profonde dell'opinione pubblica nazionale.

Gli anni in cui tutto ciò si manifesta rappresentano un momento cruciale nella storia italiana, con implicazioni politiche, militari e culturali di grande rilievo. L'intreccio tra aeronautica e cinema non ha solo arricchito l'immaginario collettivo, ma ha dato una dimensione visiva e tangibile alle ambizioni del regime fascista ed ha enfatizzato nella percezione popolare l'importanza dell'aviazione.

La riflessione sull'intersezione tra arte e tecnologia ci permette di comprendere le forze e le intenzioni celate dietro alle immagini proposte dal cinema di regime. Il risultato di questa

---

Questo movimento artistico trae ispirazione direttamente dall'esperienza del volo, con l'obiettivo di rappresentare le sensazioni e le emozioni suscitate da questa esperienza unica. L'aeropittura è caratterizzata da un uso audace di colori e forme per evocare dinamicità e movimento, nonché per rappresentare scene e paesaggi visti dall'alto, sottolineando la rivoluzione del punto di vista dovuta all'avvento dell'aeronautica.

<sup>244</sup> G. B. GUERRI, "Il volo, tra storia e musica", *Corriere della Sera*, 16 luglio 2018. Disponibile presso [https://www.corriere.it/cultura/18\\_luglio\\_16/alla-milanesiana-giordano-bruno-guerri-b3b432fc-88d7-11e8-b6ba-4bfe4aefe0a3.shtml](https://www.corriere.it/cultura/18_luglio_16/alla-milanesiana-giordano-bruno-guerri-b3b432fc-88d7-11e8-b6ba-4bfe4aefe0a3.shtml).

speculazione intellettuale è uno scenario articolato e complesso, fatto di rappresentazioni visive potenti, capaci di modellare la percezione della realtà e di influenzare notevolmente l'opinione pubblica.

## BIBLIOGRAFIA

### Volumi

- G. AGNESE, *Marinetti: una vita esplosiva*, Camunia, Milano, 1990
- N. ARENA, *La Regia Aeronautica: 1939-1943. Volume Primo: 1939-1940, dalla non belligeranza all'intervento*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma, 1984
- I. BALBO, *Da Roma a Odessa sui cieli dell'Egeo e del mar Nero: note di viaggio*, Fratelli Treves, Milano, 1929
- IDEM: *La Centuria Alata*, Mondadori, Milano, 1934
- F. BARACCA, *Memorie Di Guerra Aerea*, Edizioni Ardita, Roma, 1933
- G. P. BRUNETTA, *Storia del cinema italiano. Il cinema del regime: 1929-1945*, Editori riuniti, Roma, 2001
- IDEM, *L'Europa. Miti, Luoghi, Divi*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, vol.1., Einaudi, Torino, 2009
- IDEM, *L'Europa. Le Cinematografie Nazionali*, in *Storia Del Cinema Mondiale*, vol. 1, Einaudi, Torino, 2009
- V. CASTRONOVO, *Le Fabbriche Della Fantasticheria: Atti Di Nascita Del Cinema a Torino*, Testo & Immagine, Torino, 1997

- R. CHITI, E. LANCIA, *Dizionario del cinema italiano. I film. Vol. 1: Tutti i film italiani dal 1930 al 1944*, Gramese Editore, Roma, 2005
- T. D. CROUCH, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington, 2004;
- R. DE FELICE, *Mussolini il Duce. Vol. I. Gli anni del Consenso 1929-1936*, Einaudi, Torino, 1974
- P. M. DE SANTI, *Cinema e Storia. II Guerra Mondiale*, vol. 1, Rivista Militare, Roma, 1990
- G. G. DOUHET, *The Command of The Air*, Martino Fine Books, Eastford, 2020
- A. FACCIOLI, *Trattato di aviazione: dell'equilibrio negli aeroplani*, Fratelli Bocca, Torino, 1911
- M. FERRARI, *Le Ali Del Ventennio: L'aviazione Italiana Dal 1923 Al 1945: Bilanci Storiografici e Prospettive Di Giudizio*, FrancoAngeli, Milano, 2007
- P. FERRARI, A. MASSIGNANI, *La guerra moderna. 1914-1918. Con documenti inediti*, FrancoAngeli, Milano, 2014
- A. FRASCHETTI, *La Prima Organizzazione Dell'aeronautica Militare in Italia: Dal 1884 Al 1925*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, 1986
- G. B. GUERRI, *Italo Balbo*, Garzanti Editore, Milano, 1984
- L. B. KENNETT, *The First Air War 1914-1918*, Simon & Schuster, New York, 1999
- D. LUDOVICO, *Gli aviatori italiani del bombardamento nella Guerra 1915-1918*, Ufficio storico aeronautica militare, Roma, 1980
- N. MAZZANTI, R. RENZI, G. L. FARINELLI, *Il Cinematografo Al Campo: L'arma Nuova Nel Primo Conflitto Mondiale*, Transeuropa, Ancona, 1993
- M. MCLUHAN, *Gli strumenti del comunicare. Mass media e società moderna*, Net, Milano, 2002
- P. S. MEILINGER, *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory: The School of Advanced Airpower Studies*, Lancer Publishers, New Delhi, 2000
- E. G. LAURA, *Le Stagioni Dell'aquila: Storia Dell'Istituto Luce*, Istituto Luce, Roma, 2004
- E. LEHMANN, *Le Ali Del Potere: La Propaganda Aereonautica Nell'Italia Fascista*, UTET, Torino, 2010
- B. MUSSOLINI, *Parlo con Bruno*, Hoepli, Milano, 1942
- M. PARIS, *The First World War and Popular Cinema: 1914 to the Present*, Rutgers University Press, New Brunswick, 2000

G. ROCCA, *I disperati. La tragedia dell'aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1991

A. ROSSELLI, B. PAMPALONI, *Il Ventennio in Celluloide*, Settimo sigillo, Roma, 2005

C. SALARIS, *Alla festa della rivoluzione. Artisti e libertari con D'Annunzio a Fiume*, Il Mulino, Bologna, 2002

M. L. SALVADORI, *Storia d'Italia. Il cammino tormentato di una nazione. 1861-2016*, Einaudi, Torino, 2018

L. SCRIVO, *Sintesi del Futurismo. Storia e documenti*, Mario Bulzoni Editore, Roma, 1968

C. G. SEGRÉ, *Italo Balbo: A Fascist Life*, University of California Pr., Berkeley, 1987

VICE, "Film di questi giorni", *Cinema*, 25 ottobre 1942, p. 623

P. VIRILIO, *Guerra e cinema, logistica della percezione*, Lindau, Torino, 2002

### **Quotidiani e riviste**

*Cinema*

*Corriere della Sera*

G. DE SANTIS, "Film di questi giorni", *Cinema*, 25 aprile 1942, p. 226

L. FERRETTI, "Il cinema a servizio del Regime", *Lo Schermo: Rassegna Mensile della Cinematografia*, n.1 (01/1939), pp. 14-16

M. GROMO, "Sullo schermo: L'armata azzurra, di G. Righelli", *La Stampa*, 28 novembre 1932, p. 2

*Il Mezzogiorno*

*Il Popolo d'Italia*

*L'Illustrazione Italiana*

*La Stampa*

C. OLMO, *Torino Da Città Capitale a Città Industriale*, "Studi Storici", vol. 24, n. 1, 1983.

G. PIOVENE, "Rassegna cinematografica. Un pilota ritorna", *Corriere della Sera*, 18 aprile 1942, p. 2

D. ROSSELL, *A Chronology of Cinema, 1889-1896*, "Film History", vol. 7, n. 2, 1995.

E. J. SHEPHERD, *"Wright vola!" Primi voli a Roma nell'eco della stampa (1908-1909)*, "Forma Urbis", 2009.

A. UNGARI, *The Italian Air Force from the Eve of the Libyan Conflict to the First World War*, "War in History", vol. 17, n. 4, 2010.

*The New York Times*

### **Sitografia**

Archivio digitale Luce: <https://www.archivioluca.com>

Chicago Park District, The Official Website of the Chicago Park District: <https://www.chicagoparkdistrict.com/parks-facilities/balbo-monument>

Enciclopedia Treccani on line: [https://www.treccani.it/enciclopedia/elenco-opere/Enciclopedie\\_on\\_line](https://www.treccani.it/enciclopedia/elenco-opere/Enciclopedie_on_line)

G. B. GUERRI, "Il volo, tra storia e musica", Corriere della Sera, 16 luglio 2018. Disponibile presso [https://www.corriere.it/cultura/18\\_luglio\\_16/alla-milanesiana-giordano-bruno-guerri-b3b432fc-88d7-11e8-b6ba-4bfe4aefe0a3.shtml](https://www.corriere.it/cultura/18_luglio_16/alla-milanesiana-giordano-bruno-guerri-b3b432fc-88d7-11e8-b6ba-4bfe4aefe0a3.shtml)

Sito Ufficiale degli Academy of Motion Picture Arts and Sciences: <https://www.oscars.org/oscars/ceremonies/1929/>

### **Abstract**

This dissertation delves into the complex interplay between the domains of cinema and aeronautics, as manipulated for the purposes of Italian Fascist propaganda. The research initiates with a probing investigation into the origins of both cinema and flight, two innovations emblematic of the modern era. The interconnected nature of these two phenomena is scrutinized, tracing from the initial flight endeavors of the Wright brothers and their subsequent cinematic portrayals, to the cultivated mythologies surrounding aerial combatants during the Great War. The narrative put forth by Gabriele D'Annunzio, dubbed the "aviator poet", and the infamous airborne journey over Rome by Guido Keller, who were pivotal figures in engaging public fascination, are subject to critical analysis. The dissertation proceeds to trace the pivotal stages leading to the establishment of the Italian Royal Air Force in 1923, subsequent to the March on Rome.

The study then focuses on the symbiotic relationship between cinema and fascism, emphasizing the role of aeronautics within this framework. The cinema is recognized as a pivotal tool for the construction of a new metapolitical Italian civilization. In particular, the attention is drawn to the role of the Istituto LUCE newsreels in the promotion of the Air Force

and its exploits, and the roles played by Bruno and Vittorio Mussolini, two notable figures in fascist film and aviation.

The final chapter is dedicated to the genre of "air films". It covers the productions preceding the war, the unique interlude of Roberto Rossellini's work, and the films that accompanied Italy's war, investigating how these narratives contributed to shaping the public's perception of aeronautics and the state's war efforts.

In combining the analysis of cinematic works and historical events, the study aims to present a nuanced picture of the role of cinema and aviation in fascist Italy's cultural and political propaganda, illustrating their symbiotic influence on the Italian public's perceptions and emotions.