

# Diplomazia aeronautica ed esportazioni

## Le missioni estere della Regia Aeronautica

di Gen. Isp. Capo BASILIO DI MARTINO

ABSTRACT. Air diplomacy is a special branch of military diplomacy, and as such, it is an instrument of the foreign policy of a country. Besides coercion, it can be addressed in terms of cooperation, therefore exploiting all the elements of air power, including airmen, acting as instructors and consultants, and the aeronautical industry, within a frame of international cooperation. The *Regia Aeronautica* was an active player in this Grand Game, supporting national aeronautical industry in a constant export effort that capitalized the Great War experience and the international triumphs obtained by Italian aviators in raids and records. The target of this lasting effort were mainly those countries that were struggling to build their own air capability. Cooperation agreements were signed with many of them, training missions were despatched all over the world, and contracts were obtained to procure modern Italian aircraft. From the economical point of view the results were quite satisfactory, due also to an effective marketing and a government financing policy intended to support the involved companies, but became more and more disappointing when the industry was no longer capable to provide state of the arts products. In 1940 there were still commercial contacts with France and Great Britain, but these were very likely part of a scheme intended to prevent Italy from entering the war alongside Germany. Furthermore, the tense international climate of the late Thirties undermined most efforts of military cooperation, as it happened in China, surely a lost chance for Italian foreign policy, and Italian industry.

KEYWORDS. AIR DIPLOMACY, MILITARY EXPORT, ITALIAN AERONAUTICAL INDUSTRY IN THE THIRTIES, REGIA AERONAUTICA TRAINING MISSIONS ABROAD, CAPRONI

**L**a diplomazia militare può essere definita come una espressione della politica militare ed estera di una Nazione finalizzata alla prevenzione e alla risoluzione dei conflitti attraverso l'uso di strumenti come la negoziazione e la cooperazione. Questi stessi strumenti, e soprattutto il secondo, sono funzionali anche al consolidamento dei rapporti bilaterali e alla penetrazione commerciale, utilizzando la leva dell'esportazione di materiale militare in com-

binazione o meno con la fornitura di addestramento di base o avanzato. Il particolare momento storico, il posizionamento sulla scena internazionale degli attori interessati e anche fattori di politica interna, possono attribuire maggiore o minore rilevanza all'uno o all'altro di questi aspetti, e ampliarne o meno i contenuti e la portata, ma è indubbio che la cooperazione nelle sue diverse forme sia uno strumento da sempre utilizzato dalla diplomazia militare a supporto della politica estera e delle alleanze.

In quest'ambito un ruolo particolare riveste la diplomazia aeronautica, nata nel periodo tra le due guerre mondiali e impiegata dalle principali Potenze con un successo in larga parte dipendente dal prestigio acquisito dalle rispettive forze aeree e dal livello tecnologico dell'industria aeronautica, due elementi che, nel periodo tra le due guerre mondiali, avevano come indicatore i successi conquistati nella corsa ai primati e nei raid continentali e intercontinentali, senza dimenticare l'impatto dell'apertura delle prime linee aeree commerciali e delle dimostrazioni di potenza costituite dalle parate aeree e dalle grandi manovre, prima ancora che dai conflitti della seconda metà degli anni '30. Si tratta in ultima analisi di un uso politico-diplomatico del potere aereo, secondo modalità non coercitive e secondo un'impostazione propria del "soft power" più che dell'"hard power", che ne vede entrare in gioco tutti gli elementi costitutivi: l'aeronautica militare, l'aviazione civile, l'industria aeronautica.

Le molteplici sfaccettature della diplomazia aeronautica emergono chiaramente dall'esame di avvenimenti o comportamenti che, pur specifici del periodo tra le due guerre, rimangono attuali nel loro significato. A causa anche della situazione interna italiana del 1920, l'impresa di Arturo Ferrarin e Guido Masiero, con i loro motoristi Gino Capannini e Roberto Maretto, non fu sfruttata per rafforzare nell'immediato i rapporti con il Giappone, ma dopo l'avvento al potere di Mussolini e la creazione della Regia Aeronautica le imprese degli aviatori italiani, e soprattutto i voli intercontinentali e le trasvolate di massa, avrebbero avuto o avrebbero dovuto avere una ricaduta in termini di penetrazione politica e commerciale.

In un diverso contesto, la solitaria impresa di Charles Lindbergh del 21 maggio 1927 venne esplicitamente richiamata dal nuovo ambasciatore francese a Washington, Paul Claudel, che il 23 agosto dello stesso anno, nell'imbarcarsi per gli Stati Uniti, dichiarò all'inviato del *New York Times* che quell'atto di diploma-

zia aeronautica, con il suo forte impatto emotivo, gli avrebbe facilitato il compito.<sup>1</sup> Con tutta probabilità Lindbergh non era stato mosso da questo intento ma dal gusto della sfida, tecnica e umana, e forse anche dal premio di 25.000 dollari promesso al primo aviatore che avesse attraversato l'Atlantico, ma Claudel aveva colto il significato profondo del suo volo. Non aveva però capito, e non può essergli rimproverato, che quel volo da New York a Parigi rappresentava anche un ideale passaggio di testimone dalla Francia agli Stati Uniti quale nazione guida nel campo dell'aviazione.

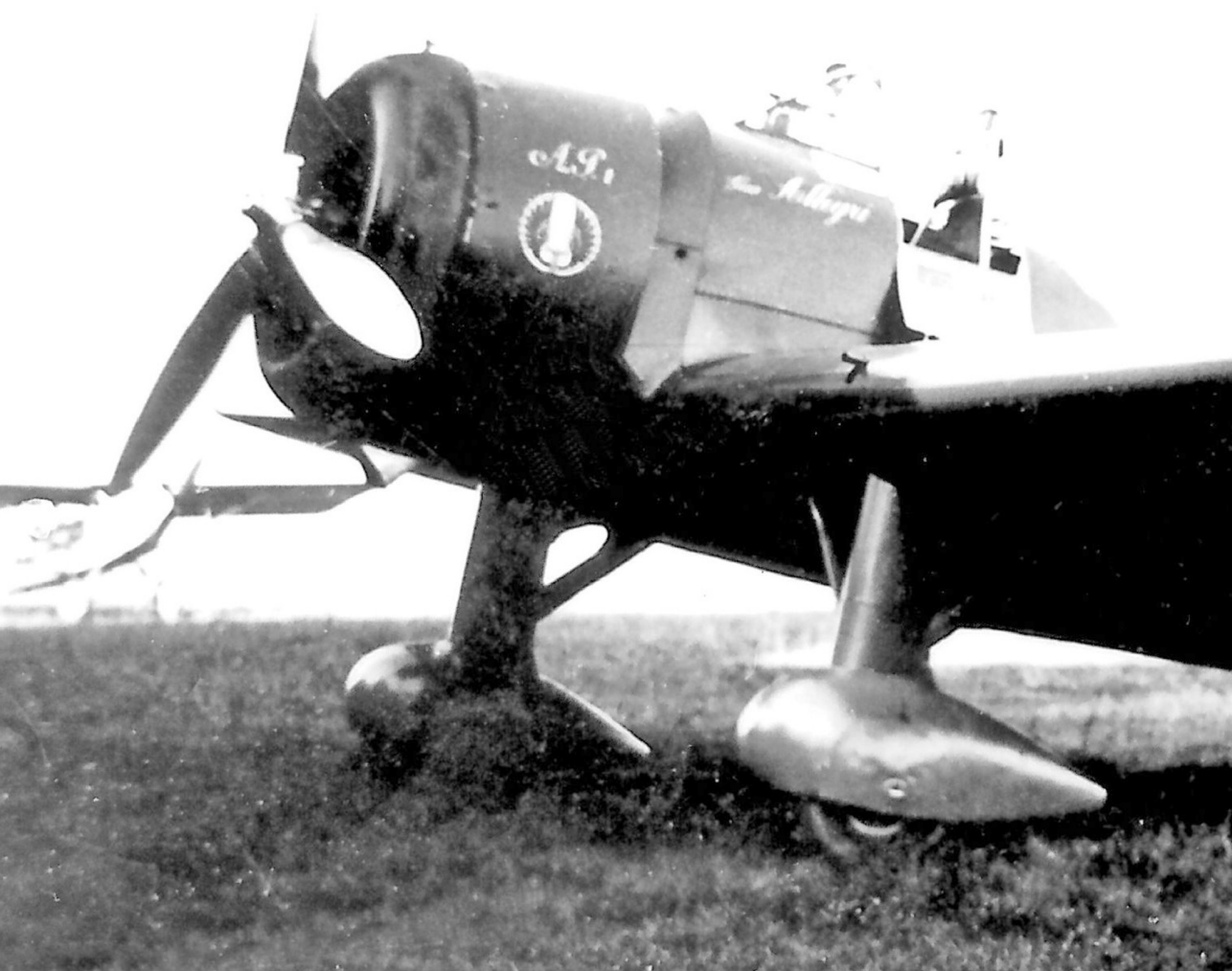
Poco più di dieci anni dopo un altro caso di diplomazia aeronautica di tipo "indiretto", destinato a condizionare il futuro dell'Europa e del mondo, vide ancora un protagonista francese. Nell'agosto del 1938, mentre nubi fosche si addensavano all'orizzonte a causa della crisi dei Sudeti, il generale Joseph Vuillemin, capo di stato maggiore dell'Armée de l'Air, si recò in visita ufficiale in Germania su invito di Hermann Göring. Ciò che vide nelle basi della Luftwaffe e negli stabilimenti dell'industria aeronautica lo impressionò al punto da fargli ritenere improponibile un confronto tra le due aeronautiche, opinione che espresse a chiare lettere in un rapporto del 26 settembre il cui impatto sull'atteggiamento francese durante la conferenza di Monaco, svoltasi dal 29 al 30 settembre, fu certo significativo. Anche Lindbergh tra il 1936 e il 1938 ebbe modo di verificare di persona la rapida crescita dell'aeronautica tedesca, il che può forse aver contribuito a rafforzare il suo sostegno a una politica di neutralità e non intervento degli Stati Uniti, ma in questo caso l'effetto sarebbe stato poi temperato da altri fattori, primo fra tutti l'attacco a Pearl Harbour.

Per quanto riguarda l'Italia, soprattutto negli anni '30, l'uso della diplomazia aeronautica fu mirato da un lato a consolidarne la posizione internazionale, puntando a rafforzare i rapporti con quei governi che presentavano una qualche affinità con il regime fascista o ne condividevano le posizioni in politica estera, dall'altro a facilitare le esportazioni sia per mantenere attiva una base industriale tanto ampia quanto frammentata, sia per acquisire valuta pregiata, arrivando ad allacciare trattative commerciali che non tenevano alcun conto delle affinità politiche con gli interlocutori o del loro posizionamento sulla scena internazionale. Forse anche per questo, come pure per il repentino cambiamento dei rapporti

---

1 Jérôme DE LESPINOIS, «What is Air Diplomacy?», *ASPJ Africa&Francophonie*, 4<sup>th</sup> Quarter 2012, pp. 67-77.

internazionali verificatosi nella seconda metà degli anni Trenta, in questa vicenda le ombre finiscono con il prevalere sulle luci. Le missioni militari italiane, delle quelle aeronautiche erano un aspetto, furono una presenza importante in Sud America e anche in Medio Oriente e nell'Asia Centrale fino alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, quando vennero più o meno bruscamente congedate dai governi presso i quali operavano. A determinare questa volta furono, come si è detto, i mutati equilibri internazionali, con la decisa scelta di campo operata alla fine dall'Italia, ma un peso lo ebbe anche la qualità dei prodotti proposti, sempre meno allo stato dell'arte.



*L'industria aeronautica italiana tra le due guerre.*

Negli anni '20 l'industria italiana degli armamenti, pur con il limite destinato a diventare strutturale di una scarsa propensione all'innovazione tecnologica, aveva una buona reputazione ed era in grado di affacciarsi con successo sui mercati internazionali. Lo sforzo prodotto durante la Grande Guerra, e l'accorto sfruttamento delle licenze di produzione, riconducibile alla politica di "import substitution" perseguita dai diversi governi succedutisi a partire dal 1880, le aveva consentito di colmare il divario tecnologico con le maggiori aziende europe-

Fig. 1 – Il Caproni A.P.1, sigla che stava per Caproni Pallavicino dal nome del progettista, l'ingegner Cesare Pallavicino, era stato progettato come velivolo d'assalto per tradurre in atto la teoria dell'attacco a volo rasente di Amedeo Mecozzi.

Tra il 1935 e il 1936 la Regia Aeronautica ne ordinò 39 esemplari, di due diverse serie di produzione, in aggiunta ai due prototipi, ma la macchina non riuscì a imporsi e fu presto radiata, pur venendo nello stesso periodo esportata in Paraguay ed El Salvador.  
(g.c. Roberto Rossetti)



e.<sup>2</sup> Accanto alla ristrutturazione imposta dalla crisi del 1929, la principale novità portata dal periodo tra le due guerre fu quindi la crescente presenza sul mercato degli armamenti. Diretta conseguenza della crescita degli apparati prodottivi avvenuta tra il 1915 e il 1918, solo in parte ridimensionati dalla riconversione forzosamente attuata nel dopoguerra, la ricerca di nuovi sbocchi di mercato, resa necessaria dalla contrazione della domanda interna, fu favorita sia dal buon livello tecnologico raggiunto durante il conflitto, sia dal generale rallentamento che la crescita in questo specifico settore subì negli anni '20. La smobilitazione e la diffusa volontà di disarmo, a cui si accompagnava una forte contrazione dei finanziamenti governativi, non incoraggiavano infatti l'innovazione, consentendo a un'industria quale quella italiana, non molto propensa a investire in ricerca e sviluppo, di tenere il passo con le altre e anzi di far valere il buon livello raggiunto come risultato degli sforzi fatti in precedenza e di una politica mirata di accordi e collaborazioni internazionali.<sup>3</sup>

Con gli anni '30 e con l'inizio di una nuova corsa al riarmo la posizione dell'Italia nel mercato internazionale degli armamenti migliorò ulteriormente. Tra il 1930 e il 1939 la quota dell'industria nazionale fu del 10,9 % per i carri armati, e addirittura del 17,8 % per le navi da guerra e del 24 % per i sommergibili, due tipologie di materiale per le quali soltanto la Gran Bretagna, rispettivamente con il 58,9 % e il 36 %, riuscì a far di meglio.<sup>4</sup> Sulla base di questi dati si comprende come nel settore della cantieristica le imprese italiane potessero impensierire seriamente la concorrenza. Ciò valeva anche per i cantieri britannici che all'inizio degli anni '30 vedevano con preoccupazione il portafoglio di ordini dei rivali crescere molto più rapidamente del loro, e aumentare il numero di navi da guerra in allestimento sugli scali della penisola per conto di clienti stranieri.

Ne derivò una sopravvalutazione del potenziale industriale italiano che non teneva conto di alcuni fattori intrinseci di debolezza e delle motivazioni di carattere commerciale più che tecnico alla base di quel successo. Tra i primi si sareb-

---

2 Basilio DI MARTINO, «Il dopoguerra dell'Aviazione. Identità, organizzazione e base industriale», in *Il 1919. Un'Italia vittoriosa e provata in un'Europa in trasformazione. Problematriche e prospettive*, Roma, 11-12 novembre 2019, Atti del Convegno, Ufficio Storico Stato Maggiore Difesa, Roma, 2020, pp. 39-70.

3 Luciano SEGRETO, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, FrancoAngeli Storia, Milano, 1997, p. 50.

4 Ibidem, pag. 52.

bero dovuti annoverare sia la limitatezza delle risorse dedicate all'innovazione tecnologica sia le insufficienze organizzative, proprie di un tessuto industriale ancora ampiamente frammentato e mantenuto tale da una politica di finanziamenti a pioggia, mentre le seconde erano riconducibili alle agevolazioni che le imprese italiane potevano offrire ai loro clienti stranieri nei termini di pagamento.

Negli anni della grande depressione seguita alla crisi del 1929, il settore dell'industria degli armamenti fu oggetto di una serie di interventi che ne ridisegnarono la struttura senza peraltro migliorarne davvero l'efficienza. A questo contribuì l'atteggiamento del committente, vale a dire l'amministrazione militare nelle sue tre componenti, terrestre, navale ed area, impegnato soprattutto a mantenere una base produttiva il più ampia possibile e a garantire un equilibrio nell'assegnazione delle commesse tra i vari gruppi industriali e anche tra le diverse realtà territoriali, con uno sforzo proteso anche a salvaguardare le imprese operanti nelle regioni meridionali. Tutto questo favoriva un atteggiamento dei diversi attori industriali che privilegiava la produzione rispetto allo studio di nuove soluzioni, trascurando l'innovazione in termini sia di prodotto che di processi, fondati su tecniche e macchinari sempre meno allo stato dell'arte.<sup>5</sup>

Il risultato fu una progressiva perdita di competitività dell'intero apparato industriale e anche dello strumento militare che avrebbe dovuto equipaggiare. Gli effetti negativi non erano ancora evidenti nel giugno del 1940, quando pesarono soprattutto incertezze ed errori nella condotta delle operazioni, ma lo sarebbero diventati nel volgere di pochi mesi, via via che i mezzi e le armi in dotazione sarebbero stati superati dal punto di vista della qualità e delle prestazioni dai mezzi analoghi messi in campo da alleati e avversari. Si creò così un divario qualitativo che non sarebbe più stato colmato, se non in alcuni settori e anche qui solo in parte, data la disparità dei numeri in gioco. La scelta di campo effettuata, inoltre, impedì all'industria di avere la stessa disponibilità di materie prime di cui aveva goduto durante la Prima Guerra Mondiale, una situazione che contribuì a mettere in luce la fragilità di fondo dell'industria italiana, enfatizzando le conseguenze degli inconvenienti già accennati.

Le esportazioni di materiale bellico della seconda metà degli anni '30 vanno

---

5 Fortunato MINNITI, «La realtà di un mito: l'industria aeronautica durante il fascismo», in Paolo FERRARI (cur.), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, FrancoAngeli Storia, Milano, 2004, pp. 50-51.

interpretate anche in quest'ottica, nel quadro di uno sforzo inteso a procurare la valuta estera necessaria all'acquisto di materie prime. I prodotti in grado di suscitare l'interesse di potenziali compratori del resto non mancavano, dal momento che era stato capitalizzato ciò che di buono era stato fatto fino ad allora. I mezzi terrestri, aerei e navali che l'Italia era in grado di porre sul mercato non erano affatto inferiori a quelli proposti da altre realtà nazionali, il problema era che costituivano un punto di arrivo più che un punto di partenza, e questo in un momento storico in cui tutte le principali potenze avevano allo studio armamenti di nuova concezione, che al volgere del decennio avrebbero reso istantaneamente obsoleto ciò che l'industria italiana, incapace di un'analoga accelerazione, poteva a fornire.

A questo riguardo non è fuor di luogo sottolineare che se l'industria non riuscì a tenere il passo con quanto avveniva all'estero, preoccupandosi soprattutto di sfruttare al meglio un presente che garantiva laute commesse, ciò avvenne anche perché non fu sufficientemente stimolata a farlo. Gli organi dell'amministrazione che avrebbero dovuto provvedere in proposito, l'Ufficio di Gabinetto e lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, avevano tutti una caratterizzazione prettamente "operativa", con l'assoluto predominio di personale navigante, la cui perizia aviatoria e l'innegabile dedizione al servizio non erano sempre sostenute da una altrettanto corretta valutazione degli sviluppi in campo tecnologico e delle loro ricadute operative. Si spiegano così situazioni come quella della caccia, che nel 1940 era ancora in larga maggioranza montata su velivoli biplani per una errata interpretazione di quanto si era verificato nella guerra di Spagna.

Nei cieli della penisola iberica l'ultimo nato della famiglia dei caccia disegnati da Celestino Rosatelli, il CR.32, aveva avuto buon gioco nei confronti di macchine più potenti e veloci ma meno adatte al combattimento manovrato e questo risultato era stato considerato come un viatico sufficiente a lanciare nel 1939 la produzione di un altro biplano da caccia, il CR.42, ultimo esponente di una formula condannata dall'evoluzione della tecnologia aeronautica. Le vittorie nei cieli di Spagna erano infatti dovute a condizioni particolari e irripetibili, prima fra tutte il divario nel livello di addestramento dei piloti, e un'analisi attenta avrebbe dovuto rilevare che in futuro la sola agilità non sarebbe più stata sufficiente. Con i monoplani metallici ad ala bassa entravano in gioco altri fattori, primi fra tutti la velocità e l'armamento, e acquistavano importanza anche aspetti fino ad allora lasciati in disparte, come le tattiche di combattimento e la ricerca



della formazione più idonea. L'idea romantica del combattimento aereo come duello serrato tra due avversari lasciava spazio ad altre soluzioni, e da questo punto di vista la coppia e la formazione a "quattro dita" introdotte dalla Legione Condor durante il conflitto spagnolo segnavano un deciso progresso nei confronti delle strette formazioni a V così care alla Regia Aeronautica, molto belle a vedersi ma di scarsa utilità in battaglia, come avrebbe scoperto a sue spese anche la Royal Air Force.<sup>6</sup>

In tutto questo l'Arma Azzurra fece uno scarso uso della sua componente tecnica, concentrata, o forse si dovrebbe dire relegata, a Guidonia, nella Direzione Superiore Studi ed Esperienze (DSSE). Costituita nell'intento di disporre di un centro che, attrezzato con strutture all'avanguardia, potesse servire da stimolo e guida in tutti i campi della tecnica aeronautica, la DSSE non fu in effetti in grado di svolgere un ruolo trainante, penalizzata da una situazione che vedeva le due anime, operativa e tecnica, della Forza Armata nettamente divise, e anche da un atteggiamento un po' troppo "accademico".<sup>7</sup> In proposito la separazione tra le due componenti è visualizzata nella planimetria dell'aeroporto di Guidonia dal tracciato della ferrovia, che divide nettamente l'area operativa, con il campo volo, dall'area tecnica, con le installazioni della DSSE. E' comunque verosimile che, quand'anche da Guidonia fossero uscite indicazioni concrete, ben difficilmente queste sarebbero state imposte all'industria, e comunque una tale intenzione era molto lontana dagli orientamenti del Ministero dell'Aeronautica. Questo infatti condusse costantemente una politica di tutela dell'interesse di tutte le imprese, anche di quello di livello minore, accantonando quindi una linea di indirizzo finalizzata alla selezione degli attori più promettenti e più innovativi per privilegiarne una mirante alla costruzione e al mantenimento di una base produttiva il più ampia possibile, da attivare e sfruttare intensamente al momento del bisogno. Non era una scelta di per sé sbagliata, ma sottovalutava il fattore qualità. Inoltre, il principio di non premiare l'efficienza ma di distribuire le commesse in modo da far lavorare simultaneamente più imprese, se favoriva la loro permanenza sul mercato e contribuiva alla pace sociale, incoraggiava le singole industrie a ricercare nuove commesse, e quindi maggiori profitti, non tanto con

6 Philip MACDOUGALL, *Air Wars 1920-1939. The development and evolution of fighter tactics*, Fonthill Media Ltd., 2016, pp. 127-128.

7 Basilio DI MARTINO, «La Direzione Superiore Studi ed Esperienze di Guidonia» in *Rivista Aeronautica*, 6/2016, pp. 108-115.

il livello tecnologico dei prodotti quanto con l'ampliamento degli impianti.

A dispetto del crescente divario tecnologico con le Nazioni più avanzate in campo aeronautico, complice anche una situazione internazionale che incoraggiava la corsa agli armamenti e ne condizionava il mercato, quegli stessi anni videro un notevole incremento delle esportazioni. Nel 1937 per volontà del Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Giuseppe Valle, le principali industrie aeronautiche, SIAI, Caproni, CRDA, Macchi, Breda e Piaggio, insieme con le industrie motoristiche Isotta-Fraschini e Alfa Romeo, furono riunite in un consorzio per coordinarne le attività al fine di evitare la concorrenza interna e razionalizzare le politiche di penetrazione. Questo organismo, denominato Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, si occupava delle attività di propaganda, della scelta dei materiali da proporre e dei contatti iniziali, demandando alle singo-



le ditte la gestione della fase avanzata delle trattative e la finalizzazione dei contratti. La decisione ultima sull'opportunità di procedere spettava al Ministero dell'Aeronautica, che ne aveva anche un ritorno economico pari a circa il 20% delle maggiorazioni di prezzo del materiale esportato rispetto a quello venduto in Italia.<sup>8</sup> Tra il 1937 e il 1940 furono così esportati 1.645 velivoli rispetto ai 280 del triennio precedente, ma un tale successo di mercato si sarebbe rivelato effimero e non avrebbe inciso sulla qualità dello strumento aereo nazionale, servendo semmai a consolidare la tendenza a mantenere in produzione i tipi già esistenti. L'incremento delle esportazioni, che nei primi nove mesi del 1938 furono in

---

8 Fortunato MINNITI, *op. cit.*, pag. 57.

Un bombardiere Caproni Ca.135. Questo bimotore, progettato dall'ingegner Cesare Pallavicino e presentato al concorso per un bombardiere medio terrestre bandito nel 1934 dal Ministero dell'Aeronautica, era una macchina con struttura metallica di tubi in acciaio saldati rivestita nella parte anteriore della fusoliera in pannelli di duralluminio e per il resto in tela, con l'ala e gli impenaggi in legno. Effettuò il primo volo nel 1936 ma ebbe poca fortuna in Italia e fu destinata all'esportazione, con una fornitura di 6 esemplari per il Perù e una di 36 per l'Ungheria, in entrambi i casi accompagnata dalla licenza di produzione. (g.c. Roberto Rossetti)



termini di volume economico il doppio dello stesso periodo dell'anno precedente,<sup>9</sup> non poté infatti compensare la diminuzione delle commesse governative, e il tentativo di ampliare per questa via la base produttiva, non accompagnato da chiari indirizzi tecnici e operativi, valse soltanto a determinare una situazione in cui alla cattiva qualità dei prodotti si accompagnava una loro eccessiva varietà, senza neppure riuscire a raggiungere l'obiettivo di una produzione di massa, per la quale mancavano i presupposti tecnici e culturali.

### *Le esportazioni aeronautiche degli anni '30.*

Le esportazioni di materiale aeronautico, iniziate già nell'immediato dopoguerra sia per ragioni geopolitiche e geostrategiche<sup>10</sup>, sia nel tentativo di trovare nuovi sbocchi di mercato per un'industria aeronautica che, pur ridimensionata, non poteva sopravvivere con le sole commesse governative, ebbero un forte

9 Questa situazione era ben nota anche all'estero, come dimostra un documento britannico del gennaio del 1939 preparato dall'Air Staff Intelligence in collaborazione con l'Industrial Intelligence Centre (Department of Overseas Trade) per conto del Committee of Imperial Defence, in cui la capacità di produzione mensile massima è stimata in 210 cellule e 460 motori, senza significative possibilità di espansione a breve e medio termine, mentre la contrazione delle commesse governative viene correttamente attribuita da un lato al momento di transizione causato dall'entrata in produzione di nuove macchine, dall'altro, e in misura maggiore, alla crisi finanziaria che incideva soprattutto sulla disponibilità di valuta per l'acquisto delle materie prime. Le esportazioni tra gennaio e settembre sono quantificate in 110 velivoli, per un valore di oltre 74 milioni di lire, a fronte delle 39, per un valore di quasi 29 milioni dell'intero 1937 (Committee of Imperial Defence, *Italian Aeronautical Industry*, n. 1502-B, January 1939, via Gregory Alegi). La contrazione della produzione sarebbe continuata nel 1939, con una ripresa nel 1940, portando nel maggio di quell'anno gli stessi organismi di intelligence a stimare la massima capacità produttiva mensile italiana in 300 velivoli e 880 motori, individuando i fattori di criticità nella mancanza di una linea di indirizzo chiara, nella carenza di risorse finanziaria e nelle difficoltà associate al passaggio alle costruzioni interamente metalliche. Di contro le esportazioni nel 1939 erano calate, passando dalle 152 macchine esportate nel 1938, nell'arco di 12 mesi, per un valore di quasi 116 milioni di lire, a 84 velivoli per un valore di circa 74 milioni di lire (Ministry of Economic Warfare Intelligence Branch, *Italy Aircraft Industry*, I.51/2 del 1° maggio 1940, via Gregory Alegi).

10 Circa le forniture aeronautiche alla Polonia, v. GIONFRIDA, Alessandro, *Missioni e addetti militari in Polonia 1919-1923. Le fonti archivistiche dell'Ufficio Storico*, Roma, USSME-Rodorigo, 1996. In generale, Luciano MONZALI, «Francesco Tommasini la diplomazia italiana e guerra russo-polacca 1920», *Storia & Diplomazia. Rassegna dell'Archivio Storico del Ministero degli Esteri*, pp. 15-70. Id., *Francesco Tommasini. L'Italia e la rinascita della Polonia indipendente*, Roma, Accademia polacca delle scienze biblioteca e centro studi di Roma, 2018.

impulso nel decennio precedente lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Alle esigenze di carattere industriale si affiancavano ora motivazioni di carattere politico, nell'intento di espandere anche con questo mezzo l'influenza italiana in quelle aree geografiche dove sembravano aprirsi spazi di manovra, e più prosaiche motivazioni di carattere economico, con la ricerca di valuta pregiata per l'acquisto di materie prime. Questo sforzo di penetrazione, politico e commerciale insieme, fu indirizzato in un primo tempo soprattutto verso l'Europa, e in particolare verso quelle Nazioni dell'est che non erano inserite in un sistema di alleanze, come la Bulgaria, o perseguivano politiche revisioniste dei trattati di Versailles, come l'Ungheria, e verso il Sud America, dove l'aviazione stava ancora muovendo i primi passi e si aprivano prospettive interessanti anche per la presenza di comunità italiane non sempre numerose ma sempre influenti. In un secondo momento i tentativi di esportazione avrebbero riguardato il Medio Oriente e l'Asia Centrale, sfruttando in questo caso il crescente disagio per l'egemonia britannica nella regione, senza dimenticare la Cina, puntando sulle affinità politiche tra i rispettivi governi, e successivamente il Giappone, nel quadro della politica delle alleanze maturata dopo il 1935. Un significato particolare, legato all'evoluzione della situazione internazionale in Europa, ebbero infine le trattative con Belgio e Francia, concretizzatesi solo in minima parte alla vigilia dell'entrata in guerra, e quelle avviate con la Gran Bretagna, avviate da Londra forse soprattutto allo scopo di incoraggiare e sostenere la neutralità italiana.

Già durante il settennato di Balbo le crociere di massa e le esibizioni di carattere propagandistico si erano tradotte in commesse per l'industria aeronautica, anche se non nella misura sperata. Nel giugno del 1929, durante la tappa di Odesa della Crociera del Mediterraneo Orientale, la prima effettuata utilizzando in misura massiccia l'idrovolante a doppio scafo S.55, le autorità sovietiche manifestarono l'intenzione di acquistare 30 esemplari di questa macchina. La trattativa non si sarebbe concretizzata, ma nel 1931 l'Unione Sovietica acquistò 35 idrovolanti S.62bis, un biplano monomotore che tra il 1927 e il 1928 si era messo in luce in due raid dimostrativi sul territorio russo, e contemporaneamente ne ottenne la licenza di produzione che portò alla costruzione a Taganrog di altri 82 esemplari. L'idrovolante della SIAI, identificato con la sigla MBR-4, rimase in servizio fino al 1939, e nello stesso periodo operarono in Unione Sovietica 5

S.55P, in versione passeggeri, ordinati nel 1931 e consegnati nel 1933.<sup>11</sup> Di questi idrovolanti 4 furono destinati alla Flotta Aerea Civile del Dipartimento dell'Estremo Oriente, che li utilizzò per organizzare una rete di collegamenti tra Vladivostok e l'isola di Sakhalin, e uno al Direttorato Principale delle Rotte del Mare del Nord, che lo impiegò nell'Artico in supporto ai rompighiaccio che vi operavano.<sup>12</sup> Gli S.55P si fecero apprezzare dagli equipaggi nonostante una serie di incidenti che, tra il 1933 e il 1936, causarono la distruzione di ben 4 macchine. L'ultima, logorata dalle difficili condizioni ambientali, fu messa fuori servizio nel 1937 e radiata l'anno dopo.

La crociera del 1929 spinse anche la Romania ad acquistare, nel 1931, 7 S.55 e 6 S.62bis,<sup>13</sup> costruendone poi su licenza altri 8, altri mentre il fidanzamento tra re Boris III e la principessa Giovanna di Savoia, che si sposarono ad Assisi nell'ottobre del 1930, facilitò la penetrazione della Caproni in Bulgaria con l'attivazione nel marzo dello stesso anno di una sussidiaria locale, la Samolyetna Fabrika Kaproni Bulgarski.

Frutto di un atteggiamento spregiudicato fu invece nel 1932 la fornitura di 12 caccia FIAT CR.20bis all'Ungheria, ancora oggetto dei vincoli imposti dai trattati di pace, seguiti nel 1935 da 18 bombardieri Caproni Ca.101, e la commessa del 1933 per 36 CR.20, convertiti poi in 24 CR.32, destinati all'ancora clandestina Luftwaffe. Questo ordinativo sarebbe stato cancellato dall'Italia a seguito del tentativo di colpo di stato nazista a Vienna nel 1934, ma in precedenza, tra il 1933 e il 1934, la Regia Aeronautica aveva curato l'addestramento di 160 piloti tedeschi, anche in questo caso operando al di fuori del contesto disegnato dai trattati internazionali.<sup>14</sup>

---

11 Giuseppe CIAMPAGLIA, «La cooperazione aeronautica italo-sovietica (1921-1939)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo I, *Intermarium*, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 373-383.

12 In merito alle vicende dei 5 S.55P venduti all'Unione Sovietica, si veda Fabrizio SANETTI, *Gli S.55 russi. Storie poco conosciute del commercio italiano negli anni Venti e Trenta*, Edizioni Effetto, 2020.

13 Gregory ALEGI, *La Storia dell'Aeronautica Militare, I velivoli*, Aviator Edizioni, Terni, 2015, pp. 115, 129.

14 Adolf GALLAND, *Il primo e l'ultimo*, Vol. I, *L'ora del trionfo della Luftwaffe*, Longanesi & C., Milano, 1972, pp. 33-36. Galland fornisce una interessante descrizione dell'esperienza italiana e dell'addestramento ricevuto, da cui emerge anche la buona fama di cui godeva la Regia Aeronautica

Per evitare che le diverse industrie si facessero concorrenza fra loro sul mercato internazionale a tutto vantaggio di altri competitori, la politica delle esportazioni avrebbe dovuto essere coordinata dal già citato Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, creato nel marzo del 1937. La sua azione fu però condizionata negativamente dal perdurante tentativo di guidare le diverse iniziative in un'ottica di bilanciamento tra le aziende, secondo l'impostazione dominante nel mercato interno, il che impediva l'individuazione di "campioni" nazionali sui quali puntare per massimizzare le possibilità di successo. A complicare le cose erano poi una qualità della produzione spesso non all'altezza delle aspettative e una scarsa attenzione per il supporto logistico, due problemi accentuati dalla tendenza a proporre ai potenziali acquirenti tipi di velivolo ormai superati, se non addirittura fuori produzione o non adottati dalla Regia Aeronautica, con l'obiettivo di valorizzare qualunque prodotto dell'industria indipendentemente dal danno d'immagine che poteva derivarne.

Un ulteriore fattore di debolezza era rappresentato dalla differenza di vedute tra il Ministero degli Affari Esteri, il cui obiettivo era rafforzare la sfera di influenza italiana, e il Ministero degli Scambi e Valute, propenso a vedere nelle vendite all'estero soprattutto una fonte di valuta pregiata, mentre, come è stato fatto giustamente notare da Gregory Alegi,<sup>15</sup> l'onere del sostegno all'esportazione finiva con il gravare sul Ministero dell'Aeronautica, costretto a dare la precedenza alle commesse straniere rispetto alle proprie, ad acquisire giocoforza i velivoli oggetto di commesse non finalizzate e a sostenere i costi, in termini non solo di personale ma anche finanziari, delle 15 missioni militari aeronautiche attivate tra il 1933 e il 1939. L'impatto di queste fu peraltro minore di quello che avrebbe potuto essere, soprattutto a causa di una scarsa attenzione per il contesto culturale, politico e sociale in cui operavano, il che impedì di sfruttare opportunità anche molto favorevoli.

L'incidenza della scarsa attenzione per il supporto al prodotto, che si sostanziava nella mancata o insufficiente fornitura di manuali tecnici e parti di ricambio, come pure nella mancata presenza di personale della ditta nella fase più critica dell'immissione in servizio, fu una costante di molti contratti di fornitura, e fu particolarmente evidente nelle forniture a clienti europei che caratterizzarono

---

15 Gregory ALEGI, *La Storia dell'Aeronautica Militare*, Vol. I, *La nascita (1884-1939)*, Aviator Edizioni, Terni, 2015, p. 235.

gli ultimi anni di pace, quando la generalizzata corsa al riarmo determinava un tumultuoso accavallarsi di contratti e consegne sotto l'imperativo del fare presto. Sono di questo periodo, coincidente con il triennio 1937-1939, le forniture di 12 Ba.28 all'Austria, di 40 CR.42, dei quali 27 consegnati, e 4 S.83 al Belgio, di 35 Fiat G.50 alla Finlandia, di 300 FN.305, dei quali 41 consegnati, 100 Ca.164, dei quali 71 consegnati, 200 Ca.313, dei quali 5 consegnati, alla Francia, di 45 S.79K, 24 Ca.310, 15 Ca.311, dei quali solo 5 consegnati, alla Jugoslavia, di 6 Ba.28 alla Norvegia, di 6 Cant Z.506, di cui uno solo consegnato, alla Polonia, di 10 Ba.65 al Portogallo, di 15 Cant Z.501, 4 S.83, 31 FN.305, con altri 120 costruiti su licenza, e di 32 S.79B, con altri 72 costruiti localmente, alla Romania, di 6 Ba.28, 25 Ro.41, 10 Caproni A.P.1, 4 Cant Z.506 alla Spagna, di 3 Ba.25, 9 Ro.41, 14 Ro.37bis, 68 Ca.135, 84 Fiat CR.32, 68 Fiat CR.42, 70 Re.2000 all'Ungheria.

Nel caso della Belgio, della Finlandia, della Francia e della Polonia il mancato completamento delle consegne fu determinato dalle vicende belliche, mentre poterono essere consegnati prima dell'invasione tedesca dell'aprile 1940 i 4 bimotori da osservazione Caproni Ca.310 acquistati dalla Norvegia il 1° luglio 1938, insieme alla licenza di costruzione per altri 20 esemplari, dando in contropartita una fornitura di baccalà. Fu questo uno dei casi che videro uno scambio di merci invece di un pagamento in valuta, situazione non molto frequente a differenza dei problemi tecnici che ritardarono l'entrata in servizio dei velivoli norvegesi. I primi inconvenienti si manifestarono già durante il trasferimento in volo, nell'ottobre del 1938, e altri emersero in loco rendendo necessario l'intervento della ditta. Nel corso del 1939 la messa a punto fu faticosamente completata, ma la Norvegia decise rinunciare alla licenza di produzione del Ca.310 in favore dell'acquisizione di 15 Ca.312, equipaggiati con motori più potenti, e della relativa licenza di produzione. Il nuovo contratto fu perfezionato in dicembre, ma nessun Ca.312 poté essere consegnato prima dell'aprile 1940. Allo stesso modo non si concretizzò una fornitura di 24 Ca.312 per il Belgio e le 39 macchine costruite furono rilevate dalla Regia Aeronautica.

La ricerca di nuovi mercati, e di valuta pregiata, era diventato il tema dominante delle esportazioni di materiale aeronautico con l'acuirsi delle tensioni internazionali sul finire degli anni '30, e la spinta in questa direzione, insieme con una generalizzata corsa al riarmo, generò situazioni che, alla luce degli eventi successivi, appaiono paradossali. E' questo il caso di quello che avrebbe potu-





Il Breda Ba.65, un monoplano monomotore concepito come velivolo d'assalto, oltre a essere utilizzato da Regia Aeronautica che lo impiegò anche nei primi mesi della Seconda Guerra Mondiale, conobbe un discreto successo commerciale, anche se le commesse furono di piccolo entità e la buona riuscita della macchina fu sempre condizionata dalle carenze del supporto tecnico logistico. (AUSSMA)

to essere il maggior contratto sottoscritto da un'azienda aeronautica italiana, un contratto che vedeva come cliente la Royal Air Force e fu cancellato dalla dichiarazione di guerra del 10 giugno 1940.

Alla fine del 1938, come conseguenza della crisi di Monaco, l'Air Ministry britannico aveva avviato un massiccio programma di espansione e ammodernamento che, condotto a ritmi accelerati, lo portò a sondare tutte le possibili fonti di approvvigionamento, inclusa l'industria italiana. Fu in tale contesto che il 2 gennaio 1939 la Società Caproni ebbe dal Ministero dell'Aeronautica l'autoriz-

zazione a ricevere una delegazione britannica presso i suoi stabilimenti di Taliedo. Gli inviati dell'Air Ministry arrivarono due settimane dopo e il loro interesse si concentrò sul bimotore Ca.310 Libeccio, un velivolo dalle buone potenzialità che aveva sbaragliato il campo, conquistando cinque dei primi sei posti, nel III Raduno Sahariano, svoltosi in Libia dal 18 al 28 febbraio 1938. Il Libeccio fu preso in considerazione come velivolo da addestramento e, anche se sul momento non se ne fece nulla, l'interesse era autentico e si concretizzò in una richiesta di offerta alla fine dell'anno, con l'arrivo di un'altra delegazione britannica. Il 12 dicembre il suo capo, Lord Hardwick, informò infatti Gianni Caproni che il governo di Londra era intenzionato ad acquistare 200 Ca.310 e 300 esemplari del più avanzato Ca.313, destinati a un impiego operativo come ricognitori e bombardieri leggeri. Anche se a quella data il prototipo del Ca.313 doveva ancora fare il primo volo, cosa che sarebbe avvenuta il 22 dicembre, l'Air Ministry era stato tenuto al corrente delle tappe del suo sviluppo dalla Caproni Agency Corporation (England) Limited, la rappresentanza britannica dell'azienda italiana.<sup>16</sup>

Nelle settimane seguenti la possibile fornitura fu oggetto di prolungate negoziazioni che portarono alla decisione di sostituire i 200 Ca.310 con 100 Ca.311 lasciando invariato il numero del Ca.313, e il 26 gennaio il contratto fu approvato dall'Air Ministry. Il prezzo delle 400 macchine veniva fissato in 26.375.000 dollari, con un massimo del 20% da corrispondere sotto forma di materiali aeronautici, la Caproni si impegnava a soddisfare la successiva richiesta di parti di ricambio fino a un massimo del 20% del valore del contratto base, e la commessa dei 100 Ca.311 era subordinata all'esito delle prove di volo eseguite da un pilota designato dall'Air Ministry.

Non era la prima commessa ottenuta dalla Caproni per questo velivolo: a riprova della sua buona fama, e della efficace azione di "marketing" del gruppo industriale che faceva capo all'ingegnere trentino, il 26 settembre 1939 era stato firmato dal governo francese un contratto per la fornitura di 200 Ca.313 e 500 motori Isotta Fraschini Delta R.C.35 I-D.S. da 700 cv. Sulla carta le prestazioni erano di tutto rispetto, con una velocità massima di 355 km/h al livello del mare, un raggio d'azione di 800 km, una quota operativa di 7.300 metri, un carico di bombe di 400 kg e un armamento difensivo costituito da tre mitragliatrici da 12,7 mm, e questo spiega il forte interesse della Royal Air Force e dell'Armée de l'Air

---

16 «The Caproni that nearly joined the RAF», *Air Enthusiast*, July 1971, pp. 95-103.

mentre il velivolo era ancora in fase di sviluppo. A queste due aeronautiche si sarebbe aggiunta la Svenska Flygvapnet svedese, che nel febbraio del 1940 ne ordinò 54 esemplari.

Lo Squadron Leader N.R. Buckle, inviato in Italia per mettere a punto gli ultimi dettagli della commessa britannica prima che questa fosse ufficializzata, ebbe da Caproni l'assicurazione che il contratto sarebbe stato onorato qualunque cosa avesse fatto la Germania, e a tal fine fu studiata una procedura che prevedeva l'invio dei velivoli smontati con vagoni merci anonimi in Francia, a Istres, dove sarebbero stati rimontati per essere trasferiti in volo in Gran Bretagna. Nonostante queste precauzioni, e nonostante le negoziazioni con francesi e britannici fossero state condotte con la massima riservatezza, i servizi di informazione tedeschi ne erano al corrente e non tardarono a farlo sapere alla loro controparte italiana. Con un certo imbarazzo il Ministero dell'Aeronautica si affrettò allora a informarne ufficialmente il governo tedesco, chiedendo se vi fossero obiezioni al fatto che i contratti con Francia e Gran Bretagna venissero onorati. La prima risposta, datata 8 marzo 1940, fu accolta con sollievo e con sorpresa, dal momento che Berlino faceva sapere di non avere nulla da obiettare, il 6 aprile però, con un brusco voltafaccia, la Germania chiese di sospendere immediatamente le attività per la fornitura di velivoli ai suoi nemici.

Da Roma si dettero al riguardo le più ampie assicurazioni, ma la necessità di valuta era tale che si tentò comunque di trovare una soluzione che consentisse di portare a termine il contratto. Il 15 maggio Caproni e Lord Hardwick misero a punto uno schema secondo il quale il governo britannico avrebbe formalmente acquisito i bimotori dal Portogallo, per il tramite della locale sussidiaria dell'azienda italiana, la Sociedade Aeroportuguesa. Il progetto era ben avviato quando gli eventi del 10 giugno 1940 lo fecero naufragare definitivamente. Il Ca.311 e il Ca.313 non entrarono mai nell'inventario della Royal Air Force, e per quanto riguarda le altre due commesse, mentre quella svedese si sarebbe concretizzata portando anzi il numero dei Ca.313 prima a 70 e poi a 84, solo 5 bimotori furono consegnati alla Francia nel maggio del 1940.

Una vicenda analoga fu quella del Reggiane Re.2000, il caccia monoplano metallico che, a seguito della decisione della Regia Aeronautica di non dotarsene, fu reso subito disponibile per l'esportazione. La delegazione britannica venuta in Italia nel dicembre del 1939 lo valutò favorevolmente e furono così avviate

le trattative per una fornitura di 300 macchine. Anche questo contratto, come quello Caproni, fu ufficialmente approvato nel gennaio del 1940, e quando dopo l'iniziale assenso la Germania chiese di annullarlo, si cercò il modo di portarlo comunque a termine attraverso la sussidiaria portoghese della Caproni, finché lo scoppio delle ostilità ne impose la cancellazione. Il Re.2000 fu però acquisito in 60 esemplari dalla Svezia, anche per mancanza di valide alternative, e in 70



dall'Ungheria, insieme alla licenza di produzione per 200 macchine che si tradusse nella costruzione di 191 velivoli. Commesse analoghe, e come queste preziosa fonte di valuta e materie prime nell'imminenza del conflitto, riguardarono il CR.42, acquisito dalla Svezia in 72 esemplari e dall'Ungheria in 68, e il Fiat G.50, di cui durante la "guerra d'inverno" 35 esemplari vennero forniti alla Finlandia che li avrebbe poi utilizzati anche nella "guerra di continuazione" contro

Fig. 4 – Breda Ba.25 della scuola di volo organizzata e gestita in Cina dalla missione aeronautica italiana. Questo biplano si dimostrò un valido velivolo scuola e fu esportato in diversi Paesi.  
(g.c. Roberto Rossetti)



l'Unione Sovietica fino al 1944.<sup>17</sup>

I successi dalla Regia Aeronautica ottenuti nella corsa ai record, e i risultati spettacolari di imprese individuali e collettive, fecero sì che nel corso degli anni '30 diverse nazioni tra quelle meno sviluppate in campo aeronautico o comunque intenzionate ad accrescere il loro status internazionale, guardassero all'Italia per creare o modernizzare le loro forze aeree.<sup>18</sup> L'area geografica in cui questo fenomeno fu più diffuso fu il Sud America, un continente in cui l'Italia riscuoteva larghe simpatie. In Argentina, Brasile e Uruguay una buona parte della popolazione era arrivata dall'Italia o era di discendenza italiana, e anche là dove questa percentuale non era rilevante, come in Cile e Perù, la comunità italiana era una minoranza molto influente.<sup>19</sup>

Per questi motivi, rafforzati dalla comune fede cattolica, i rapporti con la cosiddetta America Latina erano molto stretti già prima della Grande Guerra, e dopo le missioni navali a cavallo tra Ottocento e Novecento, il 1919 aveva visto l'invio in Argentina di una missione aeronautica su richiesta del governo di Buenos Aires. A cominciare dal 1927 il Sud America era poi stato l'obiettivo di voli di lunga distanza e lunga durata che videro impegnati i più celebrati aviatori italiani, con il supporto del regime fascista intenzionato a rafforzare l'influenza italiana nel continente.

La sequenza era stata aperta dal colonnello Francesco De Pinedo e dal capitano Carlo Del Prete, con il meccanico Vitale Zacchetti, che con l'idrovolante S.55 *Santa Maria* decollati dall'idroscalo di Cagliari Elmas il 13 febbraio 1927, dopo l'Africa Occidentale raggiunsero il Brasile per toccare poi altri sette paesi latinoamericani, Uruguay, Argentina, Paraguay, Guaiana, Antille Olandesi, Giamaica e Cuba, da cui alla fine di marzo proseguirono per gli Stati Uniti puntando su New Orleans.<sup>20</sup> L'anno dopo ancora Del Prete, insieme con Arturo Ferra-

---

17 Paolo RIATTI, Adriano RIATTI, *Il caccia Re 2000. L'innovazione aeronautica alle O.M.I. Reggiane*, Edizioni Bertani & C., Reggio Emilia, 2017, pp. 155-158.

18 Luciano SEGRETO, «L'industria della difesa nella storia d'Italia», *Le armi della Repubblica. L'industria della difesa nel contesto nazionale tra prospettive di integrazione europea e istanze di pace*, Museo Storico Italiano della Guerra, Mine Action Italy, S.E.I. s.p.a., Rovereto, 2005, pp. 45-49.

19 Joao Fabio BERTONHA, «La "diplomacia paralela" de Mussolini en Brasil: vinculos culturales, emigratorios y politicos en un proyecto de poder (1922-1943)», *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporanea*, Universidad de Alicante, n. 11 2012, pp. 71-92.

20 AA.VV., *Ali Italiane*, Vol. II, 1923-1938, Compagnia Generale Editoriale s.p.a., Milano,

rin, decollato il 3 luglio dall'aeroporto di Montecelio con un S.64, raggiunse le coste del Brasile, nei pressi di Natal, con un volo senza scalo di 51 ore che valse la conquista del record di distanza con 7.188 km omologati.

Tra il dicembre del 1930 e il gennaio del 1931 il momento più alto di questo percorso, anche per l'enorme impatto mediatico, si ebbe con la prima delle due crociere atlantiche di Italo Balbo. Gli 11 S.55 arrivati in Brasile furono ceduti a quel governo in cambio di una fornitura di caffè, aprendo un periodo di intensi rapporti aeronautici tra Italia e Sud America. Nel settembre del 1937, una squadriglia di 11 CR.32 si esibì in diverse manifestazioni aeree in Argentina, Brasile, Cile, Perù e Uruguay nel quadro del Congresso Internazionale Americano di Aviazione, l'anno dopo, in febbraio, il Brasile fu la meta del raid dei 3 S.79T dei Sorci Verdi, e a partire dal settembre del 1938 le Linee Aeree Transcontinentali Italiane si affiancarono ad Air France e Lufthansa nell'effettuare collegamenti regolari tra l'Europa e il Sud America. I velivoli della L.A.T.I. continuarono ad operare su queste rotte transoceaniche anche dopo l'entrata in guerra dell'Italia, fino al 24 dicembre 1941, trasportando non solo passeggeri e posta ma anche materiali strategici come platino, tungsteno, cristalli di quarzo, diamanti industriali.

La prima missione aeronautica italiana arrivata in Argentina nel 1919, con tre caccia e tre bombardieri, era stata rimpiazzata l'anno dopo da una missione francese e quello sforzo non aveva ottenuto risultati concreti nonostante il grande successo di immagine della doppia traversata delle Ande effettuata da Antonio Locatelli con uno SVA. Nel 1927, sull'onda dell'entusiasmo suscitato dall'impresa di De Pinedo, la marina argentina decise però di acquistare 10 idrovolanti tipo S.59bis, e di avviare un esteso programma di ammodernamento della flotta che portò ai cantieri italiani commesse per due incrociatori e tre sommergibili. Più nulla successe fino al 1936, anno in cui l'aeronautica argentina bandì un concorso per la selezione di un bombardiere. La SIAI, o meglio la Savoia-Marchetti, rispose proponendo la versione bimotore dell'S.79, sviluppata proprio per i mercati esteri. In Argentina il bimotore italiano si confrontò con lo Junker Ju.86 e con lo statunitense Martin Model 139WA, versione da esportazione del bimotore Martin B-10, una macchina innovativa di costruzione interamente metallica. Nella loro presentazione i piloti italiani fecero effettuare al velivolo quattro loo-

ping consecutivi, cosa che impressionò molto gli ufficiali argentini. Per sfortuna della Savoia Marchetti, il timore che nel caso di una guerra in Europa sarebbe venuto meno il supporto industriale fece scegliere il Martin 139WA.<sup>21</sup>

In Brasile, nonostante i frequenti contatti e gli sforzi fatti per promuovere i prodotti aeronautici italiani, i risultati furono inferiori alle aspettative. La cosa è senz'altro sorprendente se si pensa che proprio il Brasile era stato il terminale di trasvolate individuali e di massa, che sul finire degli anni '30 la comunità italiana contava 1.353.700 immigrati o discendenti di immigrati, concentrati negli stati di San Paolo e del Rio Grande do Sul, e che il presidente Getulio Vargas vedeva in Mussolini un modello a cui ispirarsi. Nel 1937 la marina brasiliana acquisì dall'Italia tre sommergibili, ma le ripetute imprese degli aviatori italiani non ebbero ricadute a livello di esportazioni. Come gli 11 S.55 di Balbo, anche i 3 S.79T dei Sorci Verdi furono ceduti al Brasile, ma non suscitavano nessun reale interesse, nonostante un quarto S.79 del modello di serie venisse inviato via nave a raggiungerli sul finire del 1938. I quattro trimotori rimasero in servizio fino al 1943-1944, mentre non è provato l'interesse brasiliano per la versione bimotore S.79B. Maggior fortuna ebbero le esportazioni di armamenti terrestri che nel 1938 si concretizzarono in 23 carri armati leggeri C.V.35, ma nel 1940 l'entrata in guerra dell'Italia portò all'annullamento di un contratto del valore di 26 milioni di dollari per l'acquisto di 175 autoblindo, 250 mitragliere Breda da 20 mm, con relativa licenza di produzione, e 6 sommergibili della stessa classe dei tre del 1937.

Per quanto riguarda l'Uruguay i contatti con l'Italia risalivano agli albori dell'aviazione. Il primo volo del più pesante dell'aria nel paese sudamericano era stato infatti effettuato nel 1911 dall'italiano Bartolomeo Cattaneo, e uno dei primi piloti uruguayani, l'alfiere Atilio Frigerio, di chiare origini italiane, aveva preso il brevetto in Italia nel 1912. Il governo di Montevideo si era rivolto all'Italia per acquisire i suoi primi velivoli militari, e tra il 1923 e il 1924 aveva ricevuto un caccia Ansaldo A.1 Balilla, due monoposto Ansaldo SVA5 e un biposto Ansaldo SVA10. In seguito, l'Uruguay si era però indirizzato verso la Francia pur con qualche eccezione, come i tre idrovolanti acquistati nel 1930 e i 10 biposto IMAM Ro.37bis, 6 secondo alcune fonti, acquistati nel 1937.

---

21 Terry D. HOOKER, «Mussolini's Military Diplomacy in Latin America, 1922-1940», *El Dorado*, Cottingham, 01.7.2012.





Fig. 5 – Gli allievi piloti cinesi della scuola di Nanchang nel corso di una cerimonia ufficiale dell'estate del 1935 in cui vengono presentati al nuovo capo della missione italiana, il colonnello Silvio Scaroni, subentrato al generale di brigata aerea Roberto Lordi. (AUSSMA)

Molto più intensi furono i rapporti con il Paraguay. Insoddisfatto dell'operato di una missione aeronautica francese, questo paese sudamericano aveva cominciato ben presto a guardare all'Italia. Nel giugno del 1922 fu assunto come istruttore il sergente Nicola Bo, un veterano della Grande Guerra a cui fu affidata la scuola militare di aviazione di Nu-Guazù, con l'incarico di creare un embrione di forza aerea impiegabile contro i ribelli nella guerra civile in atto. L'intraprendente sottufficiale si fece raggiungere da altri aviatori italiani che al momento si trovavano senza impiego in Argentina, tra i quali l'asso Cosimo Rizzotto, e avviò le trattative per l'acquisto di velivoli. Anche i ribelli organizzarono una loro aviazione e anche loro si rivolsero a un italiano, il sergente Angelo Pescarmona, un altro componente della disciolta missione aeronautica in Argentina.

Nel 1923 la guerra civile finì, ma il governo paraguayano si trovò a dover affrontare una crescente tensione con la Bolivia per il possesso della regione del

Chaco, tensione che nel 1932 sarebbe sfociata in guerra aperta. L'assistenza italiana si fece quindi sempre più necessaria per creare uno strumento militare credibile. Nel 1927 un primo acquisto, probabilmente su indicazione di Bo, fu un prototipo del caccia biplano SIAI Savoia S.52, al tempo impegnato in un tour dimostrativo in Sud America, nel 1929 fu la volta di un esemplare dell'idrovolante SIAI S.59bis, e l'anno dopo vennero acquistati 6 caccia Fiat CR.20, consegnati nel 1933 come i 2 idrovolanti da ricognizione e bombardamento M.18 AR ordinati nel 1932. Nel frattempo, era scoppiata la guerra con la Bolivia, e l'embargo internazionale decretato nel tentativo di arrestare il conflitto impedì ulteriori acquisizioni, vanificando il tentativo del Paraguay di crearsi una flotta da bombardamento con 20 o 30 trimotori Caproni Ca.101. La sola eccezione fu un velivolo da trasporto Breda Ba.44 ordinato nel 1933 e consegnato lo stesso anno per essere utilizzato come ambulanza aerea.

La guerra del Chaco si concluse con il cessate il fuoco del 1935, ma un trattato di pace venne firmato soltanto nel 1939, un intervallo di quattro anni in cui entrambe le parti, pur disponendo di risorse limitate, puntarono a rafforzarsi nell'eventualità di una ripresa delle ostilità. Per il tramite del Consorzio Italiano Materiale Aeronautico, nel 1937 il Paraguay acquistò 4 addestratori basici Breda Ba.28, uno dei quali in configurazione idrovolante, e tra il 1938 e il 1939, 2 biposto da addestramento FIAT CR.30B, 2 bombardieri leggeri Ca.309 a fronte dei 3 ordinati, 7 Caproni A.P.1, con altri 10 esemplari ordinati ma mai effettivamente acquistati,<sup>22</sup> 5 Ca.101, alcuni velivoli da attacco Breda Ba.65 e 4 o 5 FIAT CR.32.

Tra il 1935 e il 1939 anche la Bolivia si rivolse all'Italia, non solo per l'acquisizione di materiali ma anche per averne assistenza nella riorganizzazione delle forze armate. Gli ordini riguardarono l'addestratore Ba.28 e il Ba.65, ma la scoperta che le stesse macchine venivano offerte al Paraguay contribuì a far sì che non si concretizzassero. Nel frattempo, la missione militare italiana riuscì a ristrutturare la scuola di stato maggiore e a favorire l'acquisto di carri armati leggeri C.V. 35 in un numero compreso tra 12 e 30. Dopo il giugno del 1940 anche in Bolivia, come in altri paesi sudamericani, la situazione si fece sempre più dif-

---

22 Antonio SAPIENZA, «The Caproni A.P.1 in Paraguayan Air Service», *South American Aviation*, September 3, 2018, <https://www.laahs.com/the-caproni-A.P.1-in-paraguayan-service/>. Gli ultimi tre AP.1 del Paraguay furono radiati nel 1949. L'ordinativo iniziale per 26 macchine del 1936, fu ridotto a 7 nel 1937. Delle altre 19, nel 1938 5 andarono a El Salvador, 10 alla Spagna e 4 furono acquisite dalla Regia Aeronautica.

ficile per effetto della pressione diplomatica degli Stati Uniti e la missione rientrò in Italia nell'ottobre del 1941.

Oltre alla Bolivia altre due nazioni andine videro un'attiva presenza italiana. In Ecuador dal 1920 al 1936, quando il governo di Quito decise di non rinnovare l'accordo di cooperazione, fu operativa una missione di assistenza della Regia Marina che impiantò una scuola di volo per idrovolanti sul fiume Guayas, davanti alla città di Guayaquil. Dal 1922 era presente anche una missione dell'esercito che si adoperò per migliorare l'organizzazione e l'efficienza delle scuole d'arma, fanteria, cavalleria, genio, e di una scuola di pilotaggio che, come la scuola idrovolanti, a partire dal 1923 sarebbe stata gestita dalla Regia Aeronautica.<sup>23</sup> Con tutto questo il numero di velivoli acquistati fu molto limitato, un unico Ro.37bis e alcuni Ba.28, tutti nella seconda metà degli anni '30. A partire dal 1935 del resto, gli istruttori italiani vennero sostituiti con piloti civili statunitensi sotto contratto e la missione fu definitivamente chiusa nel novembre del 1940.<sup>24</sup>

Le relazioni tra Italia e Perù ebbero un significato e una portata ben maggiore il che, in considerazione della sempre più aperta contrapposizione tra questa nazione andina e l'Ecuador nella seconda metà degli anni '30, diventata guerra aperta nel 1941,<sup>25</sup> contribuisce a spiegare il progressivo allentarsi dei legami tra Ecuador e Italia in quegli stessi anni. Inoltre, la classe dirigente peruviana nutriva sentimenti di ammirazione per l'Italia e per il fascismo, e tra i più ferventi ammiratori della politica del regime e delle sue realizzazioni c'era il generale Oscar Raymundo Benavides Larrea, presidente provvisorio della repubblica tra il 1914 e il 1915, ambasciatore a Roma dal 1917 al 1920 e di nuovo presidente della repubblica tra il 1933 e il 1939.

Non a caso fu proprio nel 1933 che si concretizzò una prima commessa per 12 biplani da caccia Caproni Ca.114, una macchina che era uscita perdente nel confronto con il CR.32 ma che in Perù seppe farsi apprezzare, al punto che ne furono subito ordinati altri 24 esemplari, tutti consegnati entro il gennaio del

23 Gabriele ESPOSITO, «Il Regio Esercito e l'Ecuador, 1922-1940», *Storia Militare*, settembre 2021, pp. 24-32.

24 Cfr. Veronica DE SANCTIS, «Missioni Militari Italiane in Ecuador (1922-1939)», *Bollettino dell'Ufficio Storico dello SME*, 2019-2020, pp. 163-180. General Patricio LLORET ORELLANA, «La Misión Militar Italiana», *Academia Nacional de Historia Militar*, Boletín N° 4, 2012, pp. 68-120.

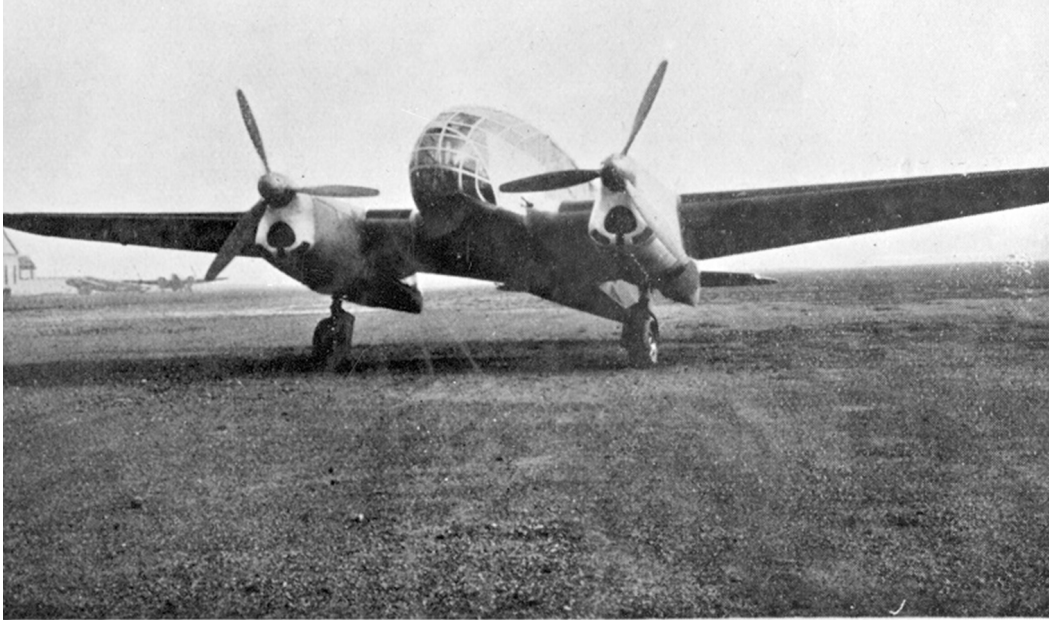
25 *El Conflicto de 1941*, [geocities.com/conflictoeperuecuador1941/guerra-1941.html](http://geocities.com/conflictoeperuecuador1941/guerra-1941.html).

1935.<sup>26</sup> Fecero invece una cattiva riuscita i monomotori ad ala alta Ca.111, destinati al bombardamento e acquisiti anch'essi nel 1933, ma nonostante questa negativa esperienza il governo peruviano decise di rivolgersi ancora alla Caproni. Nel 1935 venne definito un accordo di durata decennale per l'attivazione di una sussidiaria della ditta italiana, la Caproni Peruana S.A., che avrebbe dovuto curare il montaggio e la revisione dei bombardieri e di altri velivoli Caproni in uno stabilimento costruito sul campo di aviazione di Las Palmas, poco a sud di Lima. Nello stesso periodo venne concordato a livello governativo l'invio di una missione aeronautica, una decisione certo influenzata dalla spettacolare esibizione di una squadriglia di CR.32 su Lima nell'ambito del Congresso Internazionale Americano di Aviazione del 1937, e di una missione di polizia. Infine, sempre nel 1937, alcuni ufficiali peruviani furono inviati a frequentare i corsi della Regia Accademia di Caserta.

Sotto la guida di Aldo Bert, un pilota veterano della Grande Guerra, la Caproni Peruana S.A. iniziò l'attività nel 1935 con la costruzione su licenza di 25 biposto da addestramento Caproni Ca.100, soltanto 12 dei quali furono però completati e a un costo maggiore del costo medio di produzione. Per rimpiazzare i Ca.111 la Caproni propose il bimotore Ca.135,<sup>27</sup> secondo una formula che prevedeva l'invio di 6 di queste macchine via nave dall'Italia e la costruzione di altre 32 a Las Palmas. A fronte di questa offerta, nel maggio del 1936 una delegazione dell'aviazione peruviana, guidata dal maggiore Ergasto Silva Guillen, si recò in Italia per valutare il velivolo e nell'occasione emerse che il Ca.135 era sottopotenziato e aveva un armamento difensivo insufficiente. Pena la cancellazione della commessa questi inconvenienti dovevano essere eliminati, cosa che l'ingegner Caproni si impegnò a fare. Nel luglio del 1937 la stessa delegazione ebbe così modo di verificare le prestazioni della macchina "Tipo Perù", equipaggiata con motori più potenti e con un armamento difensivo incrementato, dando il via al trasferimento via nave dei primi 6 esemplari che entrarono in servizio il 10 settembre 1937. Nell'impiego i velivoli soffrivano però di perdite di olio e di fluido idraulico di entità tale che tre dovettero essere messi subito a terra. Il problema fu poi risolto dalla Caproni Peruana S.A. negli esemplari costruiti a Las Palmas,

26 Amaru TINCOPA, «The Caproni Ca.113 in Peruvian Service», *South American Aviation*, April 3, 2018, <https://www.laahs.com/the-caproni-ca-114-in-peruvian-service/>.

27 Dan HAGEDORN, «Those Peruvian Ca.135s», *South American Aviation*, July 20, 2018, <https://www.laahs.com/those-peruvian-ca-135s/>.



Due viste del prototipo del Caproni Ca.313, un bimotore da ricognizione e bombardamento leggero che fu al centro di diverse trattative nell'imminenza del secondo conflitto mondiale, e che fu in particolare acquisito dalla Svezia. (AUSSMA)



soltanto 26 a fronte dei 32 ordinati, che prestarono servizio come bombardieri insieme agli ultimi Ca.111. Nonostante queste difficoltà il Perù continuò rivolgersi alla Caproni. Nel 1938 furono ordinati 16 bimotori Ca.310 Libeccio da ricognizione e bombardamento leggero, dei quali 15 trasferiti via nave. Il capitano Pedro Canga Rodriguez, membro della delegazione inviata in Italia per valutare il velivolo e definire gli aspetti contrattuali, decise di portare personalmente in volo a destinazione il sedicesimo, ma il 2 agosto 1939 il velivolo si schiantò lungo la rotta e Rodriguez rimase ucciso con il suo secondo pilota.

Nel complesso l'esperienza peruviana con i Caproni fu insoddisfacente, sia in termini di prestazioni che in termini di affidabilità. Anche la produzione in loco non dette i risultati sperati, con la conseguenza che dal 1938 l'aviazione peruviana cominciò a rivolgersi agli Stati Uniti per equipaggiarsi. Per quanto riguarda la missione aeronautica, con lo scoppio della seconda guerra mondiale le pressioni degli Stati Uniti, formalmente ancora neutrali ma intenzionati a eliminare qualunque presenza dell'Asse dal continente americano, si fecero sempre più forti, e nel marzo del 1940 il Perù pose termine all'attività delle missioni aeronautica e di polizia italiane.

In Cile il regime aveva numerosi simpatizzanti sia tra le forze armate sia tra il clero, e la comunità italiana era più numerosa di quella in Perù, con una presenza che nel 1942 era stimata in 52.000 unità a fronte di poco meno di 8.000, ma ciò malgrado il volume delle esportazioni fu di gran lunga inferiore e non vi fu alcuna missione militare. I tentativi di penetrazione si scontrarono con la presenza di tedeschi e statunitensi, attivi da anni, ma portarono comunque a una commessa per 20 Ba.65, tre dei quali a doppio comando, 9 velivoli scuola Nardi FN.305 e armi contraeree, con contratto firmato il 24 agosto 1937. Le consegne cominciarono con i Nardi, dei quali il cliente lamentò subito la mancanza di manuali tecnici e la scarsa cura con cui era stato fatto il trasporto via nave, il tutto acuito dalla mancanza di assistenza da parte della ditta.

Per quanto riguarda il Venezuela, il Regimiento de Aviacion Militar aveva acquisito un esemplare del Fiat CR.30 nel 1930 poi, dopo una lunga pausa, nel 1938 arrivò in Italia una delegazione venezuelana. Fu così definita la fornitura di 3 Fiat CR.32 e di un bombardiere bimotore Fiat BR.20, e venne concordato l'invio di una missione di assistenza la cui presenza favorì l'acquisto di altri 10 CR.32 con radiatore maggiorato per climi tropicali. L'attività della missione fu

interrotta nel 1940, all'entrata in guerra dell'Italia, quanto ai velivoli il BR.20 fu radiato nel 1942 per mancanza di parti di ricambio e gli ultimi 5 CR.32 lo furono nel 1943.

Nel resto del mondo latino-americano l'attività fu trascurabile, sia per le limitate capacità economiche dei potenziali interlocutori, sia per l'incombente presenza degli Stati Uniti, sempre attenti a evitare possibili ingerenze straniere nel loro "cortile di casa". In Honduras tra il 1922 e il 1924 si ebbero ripetuti tentativi di organizzare una scuola di volo utilizzando velivoli residuati di guerra, ma a queste iniziative private non seguì alcun approccio a livello governativo. In El Salvador nel 1923 gli analoghi sforzi di un gruppo di piloti italiani non andarono a buon fine per le pressioni statunitensi e le successive sporadiche presenze furono di carattere individuale. Nell'agosto del 1938 tuttavia il Servicio de Avia-cion Militar de El Salvador acquistò dall'Italia 4 esemplari del monoplano da assalto A.P.1 pagandoli con una fornitura di caffè. I velivoli arrivarono in dicembre accompagnati da un istruttore pilota, il capitano Armando Chipoli, e due ufficiali piloti e un meccanico salvadoregni furono inviati in Italia per esservi addestrati. Gli A.P.1, uno dei quali fu distrutto da Chipoli e prontamente rimpiazzato, rimasero in servizio fino al 1943, nonostante il clima umido e le termiti non creassero certo un ambiente favorevole alla loro struttura lignea.

I risultati dell'azione di diplomazia aeronautica italiana nell'America Latina, per quanto a una prima analisi possano sembrare effimeri, sono da valutare con attenzione, inquadrandoli nel contesto generale e nell'ambito delle singole realtà nazionali. I successi della Regia Aeronautica furono un importante catalizzatore ma il loro impatto non fu ovunque lo stesso. Se è vero che Argentina, Paraguay e Uruguay si dotarono di idrovolanti italiani dopo l'impresa di De Pinedo, è anche vero che lo stesso non accadde con il Brasile, pur meta di trasvolate e voli a lungo raggio. Anche i risultati delle missioni aeronautiche non furono ovunque gli stessi. Tra le nazioni che le accolsero e acquistarono macchine italiane, alcune ne ebbero senz'altro un beneficio. I CR.32 acquistati da Paraguay e Venezuela avevano una ottima e meritata fama, e si dimostrarono dei buoni velivoli pur essendo nel 1939 ormai superati. L'esperienza del Perù con la Caproni fu certo meno soddisfacente, ma è probabile che sarebbe stata diversa se il governo di Lima si fosse rivolto alla Fiat, alla Breda o alla SIAI. Per quanto riguarda l'addestramento, Paraguay e Perù non ebbero a lamentarsi degli insegnamenti degli istruttori italiani e la cattiva prova offerta dalle forze armate dell'Ecuador nel

1941 nel breve conflitto con il Perù non può essere imputata alle missioni militari italiane, quanto ai condizionamenti di natura politica e sociale sull'attività istituzionale e alla politicizzazione delle forze armate che dettava gli avanzamenti di carriera. Non vanno poi dimenticate le contromisure statunitensi che impedirono all'Italia fascista di esercitare una stabile influenza in America Latina, portando al ritiro di tutte le missioni prima ancora di Pearl Harbour.

Dal punto di vista economico le esportazioni di materiale militare e aeronautico furono un successo in termini sia di forniture di petrolio dal Venezuela e caffè da Brasile e da El Salvador, sia di valuta pregiata, con l'equivalente di 2.179.000.000 di lire soltanto tra il 1937 e il 1939.<sup>28</sup> Di contro queste risorse non furono utilizzate per incrementare il bilancio del Ministero dell'Aeronautica, e la necessità di soddisfare queste e altre commesse, nel sollecitare un'industria non adeguatamente sviluppata e organizzata, interferì con il processo di modernizzazione della Regia Aeronautica in un momento cruciale. Anche in questo settore l'Italia non aveva le risorse necessarie per competere con Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti, Germania e Unione Sovietica.

Le stesse valutazioni possono farsi in merito alle iniziative avviate in quegli anni in Medio Oriente e in Asia Centrale, in uno scenario certo meno favorevole dal punto di vista culturale. In Arabia Saudita, un paese con cui la convergenza di interessi nasceva soprattutto dalla crescente insofferenza per l'egemonia britannica nella regione, un primo passo di diplomazia aeronautica venne fatto nel 1932 con l'offerta di corsi di pilotaggio. L'affinità di religione e di costumi, e le difficoltà linguistiche, portarono i sauditi a optare per la Turchia, ma nel 1934 sei allievi piloti furono comunque inviati in Italia dove si brevettarono piloti militari, non senza qualche difficoltà, nell'arco di due anni. In concomitanza con il loro rientro in patria, nel marzo del 1936, il tenente colonnello Giovanni Tavazzani, un ufficiale del Servizio Informazioni Militare operativo in Arabia Saudita, ebbe una serie di colloqui riservati con il re Ibn Saud nei quali, sfruttando il momento favorevole determinato anche dall'andamento della campagna d'Etiopia, gli suggerì di rivolgersi all'Italia per averne assistenza nel creare una propria aviazione e farne in futuro lo strumento con cui controllare le rotte del traffico mercantile nel Mar Rosso e nel Golfo Persico. Il sovrano accolse l'idea e su queste basi fu raggiunto un accordo per la fornitura di 5 bombardieri adattabili al trasporto pas-

---

28 Antonio PELLICCIA, *Giuseppe Valle. Una difficile eredità*, USSMA, Roma, 1999, p. 137.





Membri della Missione e ufficiali cinesi della Scuola Centrale d'aviazione di Nanchang con le consorti. In alto Lordi, col cap. Aramu a sx e il gen. P. T. Mow a dx; seduto con la camicia nera, il segretario della Missione Antonio Riva.

seggeri, 3 velivoli da addestramento e 2 da trasporto, accordo che fu rivisto nei contenuti in funzione della disponibilità immediata di soltanto 6 velivoli, 3 biplani da scuola Ca.100 di nuova produzione e 3 trimotori Ca.101. Gli addestratori furono consegnati immediatamente, arrivando a Gedda via mare già in maggio, più tempo avrebbero richiesto i trimotori, già in servizio con la compagnia aerea Nord Africa Aviazione, da poco uscita di scena, che furono trasferiti in volo tra il novembre del 1936 e il marzo del 1937.<sup>29</sup> Insieme al materiale venne inviata una missione aeronautica, guidata dal capitano Giovanni Battista Ciccu, sostituito nel gennaio del 1937 dal tenente colonnello Renato Ciancio. L'avvicendamento non venne compreso dai sauditi il che, insieme all'atteggiamento poco diplomatico del capomissione, suggerì di rimandare in ottobre Ciccu in Arabia Saudita, dove sarebbe rimasto ancora un anno prima di rimpatriare definitivamente per motivi di salute. L'attività, oltre all'addestramento di alcuni allievi, compito non facile anche per i problemi di lingua, si concretizzò in voli dimostrativi e di propaganda, nonché nella costruzione di un primo nucleo di strutture aeroportuali a Gedda. I problemi culturali e di ambiente condizionarono però l'azione della missione, bruscamente interrotta il 1° aprile 1939 a seguito della decisione saudita di proseguire l'addestramento degli allievi piloti in Egitto, dove la comunanza della lingua avrebbe facilitato le cose. L'ultimo capomissione, il maggiore Luigi Gori Savellini, pur avendo una notevole esperienza come istruttore e una certa familiarità con l'ambiente del deserto per il servizio prestato in Libia, non riuscì a inserirsi nel contesto locale come sarebbe stato necessario per contrastare le iniziative più o meno palesi avverse alla presenza italiana. Era questo un tema generale, comune anche ad altri ambiti, ed era un riflesso della competizione tra le grandi Potenze per la costruzione e la salvaguardia di sfere di influenze politica e commerciale. Inoltre un effetto deleterio aveva la differenza di vedute tra i diversi ministeri, ognuno impegnato a perseguire i propri obiettivi senza tener conto del quadro di insieme.

Con l'Afghanistan, sulla base di affinità politiche ancora una volta da interpretare in chiave anti-britannica, i primi approcci relativi all'addestramento di allievi piloti si erano avuti alla fine degli anni '20. Dopo un primo contatto nel

---

<sup>29</sup> Gregory ALEGI, «Un'opportunità non colta. Le missioni militari aeronautiche in Medio Oriente (1936-40)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo II, Suez, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 199-212.

1934 per la fornitura di velivoli, contatto che non si era concretizzato, nel 1937 da Kabul arrivò una richiesta che, nell'ambito di un programma decennale, prevedeva la fornitura di caccia e bombardieri leggeri in numero sufficiente per equipaggiare tre o quattro squadriglie, l'allestimento di una scuola di volo e di un'officina riparazioni, l'addestramento in Italia di un primo nucleo di piloti e l'invio di una missione militare aeronautica con compiti di consulenza e formazione. Accolta favorevolmente dal Ministero degli Affari Esteri, la richiesta fu invece vista con diffidenza dai ministeri economici in ragione delle limitate possibilità economiche dell'Afghanistan, e per rompere gli indugi fu necessario l'intervento di Mussolini che il 28 gennaio 1937 diede il via libera. A questo punto a rallentare il processo fu l'insistenza del principe Ahien affinché il contratto fosse firmato a Kabul, un'insistenza che celava interessi personali. Del resto la pratica delle cosiddette intermediazioni era largamente praticata, in Afghanistan come altrove, e la riluttanza italiana a tenerne conto non favoriva certo le trattative, indispettendo gli interlocutori e lasciando ampi spazi di manovra a potenziali concorrenti meno ingenui o con meno scrupoli.

Alla fine fu raggiunto l'accordo per una fornitura che comprendeva 16 Ro.37bis, 6 Breda Ba.65 e 2 Ba.28, la formazione di 6 allievi ufficiali presso la Regia Accademia Aeronautica e di 15 specialisti, e l'addestramento di 8 piloti presso la scuola caccia. Il contratto fu firmato a Roma il 30 agosto 1937, durante una visita del comandante dell'aviazione afghana, generale Mohammed Hasan Khan, e i velivoli furono inviati a destinazione nel gennaio del 1938 con un non facile viaggio via mare fino a Karachi e poi via terra. C'erano le premesse per l'instaurarsi di un rapporto proficuo e duraturo ma, come ebbe a sottolineare l'ambasciatore Pietro Quaroni, molto sarebbe dipeso dal comportamento dei membri della missione e dall'impressione che avrebbero saputo suscitare. Era quindi opportuno che il capo missione avesse già esperienze di usi e costumi del mondo islamico e che tutti fossero consapevoli della difficoltà che avrebbero incontrato anche nella vita di tutti i giorni. A conferma della veridicità di queste parole, la piantata motore che il 26 marzo 1938 causò il danneggiamento di un Ro.37, poi sostituito al termine di un lungo contenzioso, fu causata da un atto di sabotaggio di elementi locali, come pure l'analogo incidente con conseguenze meno gravi che interessò un Ba.28. C'erano evidenti problemi di ambiente e furono queste difficoltà che fecero fallire le trattative per la vendita di una decina di trimotori S.81, S.79 o Ca.133 e di un secondo lotto di Ro.37, nonostante la

disponibilità italiana a pagare le necessarie provvigioni attraverso una maggiorazione del prezzo di acquisto.<sup>30</sup>

La sensazione degli afghani che l'Italia intendesse disfarsi di velivoli dei quali non sapeva cosa fare, la migliore impressione lascia dagli Hawker Hind offerti dai britannici e i cattivi rapporti nati a livello personale fecero venir meno queste prospettive. Le trattative si interruppero nel dicembre del 1938 con la decisione afghana di acquistare invece una ventina di Hawker Hind di seconda mano. La missione italiana, guidata dal maggior Mario Paoletti affiancato da quattro specialisti, rientrò nell'aprile del 1939, mentre sarebbero rimasti ancora per qualche tempo a Kabul il pilota e i due tecnici inviati dalla ditta per assistere gli afghani nelle operazioni di montaggio, verifica e consegna dei velivoli e per l'abilitazione dei piloti.

In Iraq le cose andarono allo stesso modo. Il desiderio degli iracheni di affrancarsi dalla tutela britannica era tale che, nonostante il trattato che dava alla Gran Bretagna la precedenza negli approvvigionamenti di materiale militare, e nonostante la presenza di una missione britannica, il 10 giugno 1937 venne firmato un contratto per l'acquisto di 15 Breda Ba.65 e 21 motori FIAT A.80, tutti pagati in valuta essendo stata rigettata la proposta di uno scambio in datteri, e il giorno dopo ne fu firmato un altro per 5 S.79B, versione bimotore del celebre velivolo disegnato da Alessandro Marchetti. In agosto un colpo di stato vide soccombere la fazione filo-italiana e l'ascesa al potere di quella filo-britannica, tuttavia, nonostante un tentativo dell'ultima ora di cancellarlo, il contratto venne onorato. Le consegne furono completate entro l'anno, e l'addestramento dei piloti iracheni fu portato a termine nel gennaio del 1939. L'Italia dovette però sostituire un Ba.65 andato perduto durante i voli di accettazione, e come in Afghanistan si registrarono atti di sabotaggio, riconducibili in questo caso a pressioni britanniche su personale locale. I due ufficiali istruttori italiani, tenenti Rodolfo Guza per il Ba.65 e Carlo Bertotto per il bimotore S.79B, assistiti ciascuno da tre specialisti, erano bene inseriti e in buoni rapporti perfino con la missione britannica, ma questo non bastò a evitare il fallimento delle trattative per la fornitura di 12 Ro.37bis. Queste furono infatti interrotte il 12 aprile 1939 dal governo di Baghdad con il pretesto dell'occupazione dell'Albania, una decisione ispirata a quan-

---

30 Gregory ALEGI, *Il ritorno dei Romeo. Storia e restauro dei biplani Ro.37 e Ro.43*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, s.i.d., pag. 36.

to sembra dal capo missione della Royal Air Force. La missione italiana rimase in Iraq, impegnata nell'attività addestrativa, fino al maggio del 1940.

Nella sostanza le tre missioni aeronautiche in Medio Oriente e Asia Centrale furono un'occasione persa: mancò la capacità di investire risorse più consistenti, puntando sulle capacità di un pugno di ufficiali e di specialisti, e mancò anche la capacità di comprendere davvero il contesto locale, con le sue specificità in termini di lingua e di costumi, fidando forse troppo su una generica comunanza di interessi.

### *Il caso della Cina.*

Fino agli anni '20 del secolo scorso le relazioni tra il Regno d'Italia e la Cina erano limitate a scambi commerciali di valore molto modesto, e solo pochi studiosi e qualche missionario conoscevano almeno i rudimenti della lingua e della cultura cinesi. Nel 1901, nell'ambito degli accordi che avevano chiuso il capitolo della rivolta dei Boxer, l'Italia aveva ottenuto una concessione a Tien-Tsin, ma questo non aveva cambiato di molto una situazione che ancora nel 1931 vedeva non più di 800 italiani residenti in Cina, dei quali circa la metà a Tien-Tsin, inclusi i 331 militari di presidio nella piccola enclave.<sup>31</sup> Le cose cominciarono a cambiare con il trattato delle Nove Potenze, firmato a Washington il 6 febbraio 1922, che nel restituire alla sovranità della Cina la regione dello Shandong, in precedenza amministrata dal Giappone, sanciva anche l'apertura del mercato cinese al libero commercio.

La politica della porta aperta poteva offrire opportunità interessanti a un'industria italiana alla ricerca di nuovi mercati e queste cominciarono a concretizzarsi nel 1927, quando furono avviate le negoziazioni per il rinnovo degli accordi commerciali del 1866. Per la Cina quegli accordi erano un altro esempio dei "trattati ineguali" che il Celeste Impero era stato costretto ad accettare per buona parte dell'Ottocento e la loro rinegoziazione su basi diverse aveva un forte valore simbolico. Il trattato di amicizia e di commercio siglato il 27 novembre 1928 diede quindi inizio a una nuova stagione di relazioni politiche ed economiche. L'Italia riconosceva l'autonomia della Cina in materia di tariffe doganali e acchet-

---

31 Orazio Coco, *Chinese Nationalism and Italian Fascism: a decade of political and economic cooperation (1928-1937)*, [www.giornaledistoria.net](http://www.giornaledistoria.net).

tava di rinunciare al diritto di extraterritorialità, ottenendo in cambio libertà di movimento per i cittadini italiani, autorizzati a risiedere, commerciare e possedere beni immobili anche al di fuori dei confini delle “concessioni”.

Dal 1927 era al potere il governo nazionalista del generale Chiang Kai-shek che, intenzionato a modernizzare e a riorganizzare il paese, e consapevole dei limiti del suo governo, non esitava ad avvalersi di esperti internazionali. La sua politica, ostile all'imperialismo occidentale, mirava a ricostruire innanzitutto l'unità del paese, a ristabilire la sicurezza interna e a risvegliare l'orgoglio nazionale, operando così nella direzione indicata da Sun Yat-sen, il fondatore del partito nazionalista, o Kuomintang. Impressionato dall'impronta di modernità del regime fascista, dalle sue iniziative in campo economico e più in generale dall'energia che sembrava aver iniettato nella realtà italiana, Chiang Kai-shek prese in considerazione la possibilità di adottarne i principi, nel tentativo di dare così una risposta ai formidabili problemi di natura politica ed economica che si trovava ad affrontare. Ben consapevole delle differenze culturali esistenti tra Italia e Cina, e delle resistenze che avrebbe trovato il tentativo di innestare nella società cinese concetti che le erano radicalmente estranei, riteneva però che fosse possibile importarne le idee di fondo, facendo leva sulla filosofia del confucianesimo e sulla similarità tra queste e alcuni elementi del pensiero di Sun Yat-sen. Questo processo si sviluppò all'inizio degli anni Trenta, quando il fascismo e Mussolini erano all'apice della loro popolarità internazionale, trovando alimento nella comune avversione per il comunismo, da cui il Kuomintang si era sempre più distanziato dopo la morte di Sun Yat-sen e la fine della sua politica di compromesso e pacificazione nel 1925.

C'erano quindi tutte le premesse per l'avvio di rapporti di effettiva collaborazione quando nel 1930 Galeazzo Ciano fu nominato console generale a Shanghai, mentre venti di guerra sempre più impetuosi soffiavano sull'Estremo Oriente. Il 19 settembre 1931 il Giappone invase la Manciuria, dove il 27 febbraio 1932 insediò il governo fantoccio del Manciukuò, e in quello stesso mese di febbraio giapponesi e cinesi si affrontarono in violenti combattimenti a Shanghai. In entrambi i casi la Società delle Nazioni nominò una commissione d'inchiesta, e se la prima, presieduta dal britannico Victor Bulwer-Lytton, pur muovendosi con grande cautela non poté evitare di rigettare le pretese di legittimità dell'intervento giapponese, una conclusione che il 27 marzo 1933 avrebbe determinato il ritiro del Giappone da quel consesso internazionale, la commissione d'inchiesta per



17 luglio 1936, lo stabilimento italo-cinese SINAW di Nanchang in avanzata costruzione. Entrerà in funzione a novembre

Shanghai ebbe un compito più facile, arrivando il 5 maggio 1932 alla firma di un accordo tra le parti che faceva della città una zona demilitarizzata in cui il Giappone aveva però il diritto di mantenere un piccolo presidio. In questi negoziati Ciano ebbe un ruolo di primo piano, facendosi apprezzare per abilità ed equilibrio. La sua carriera ne ebbe un forte impulso, ed elevato al rango di ministro plenipotenziario, con ottime entrate nelle alte sfere della politica cinese e nell'entourage di Chiang Kai-shek, si adoperò per favorire la conoscenza dei principi del corporativismo e incrementare il livello dei rapporti economici e culturali, trovando un ambiente favorevole.

Fu così che nel 1932 il presidente dell'Istituto Luce, Alessandro Sardi, si recò in Cina per promuovere lo sviluppo dell'industria cinematografica anche a fini educativi. Il 20 ottobre dello stesso anno, con l'obiettivo di favorire l'interscambio culturale tra i due popoli, fu fondata la Lega Italo-Cinese, presieduta dal professor Emilio Bodrero, assorbita nell'estate del 1933 dall'Istituto italiano per il Medio e l'Estremo Oriente (ISMEO), presieduto da Giovanni Gentile, che ne

ereditò i fini culturali e l'obiettivo della promozione della conoscenza della cultura e della lingua cinesi. Al di fuori dell'ambito prettamente culturale, nel dicembre del 1932 si tenne all'università di Soochow un corso sull'impianto normativo del corporativismo, e dall'ottobre del 1933 all'ottobre del 1935 il professor Attilio Lavagna, noto magistrato e giurista, fu in Cina per collaborare alla stesura del nuovo codice penale, entrato in vigore nel giugno del 1935, alla riorganizzazione del ministero della Giustizia e all'elaborazione di una nuova costituzione, insegnando anche alla scuola per magistrati di Nanchino.<sup>32</sup>

Sempre all'inizio degli anni '30, Benito Mari ebbe l'incarico di modernizzare l'industria della seta nella regione del Chekiang, dove creò uno stabilimento sperimentale di sericoltura che non ebbe però ulteriori sviluppi per il venir meno dell'appoggio dell'industria italiana del settore. Mari rientrò in Italia alla fine del 1934 per motivi di salute, ma nel 1935 fu pianificata la costruzione di un impianto per la produzione di seta artificiale con il coinvolgimento della Società Generale Italiana della Viscosa. Dopo mesi di discussione anche questo progetto fu abbandonato per l'impossibilità di trovare un accordo e sarebbe poi stato affidato a una società statunitense. Nel 1934 Angelo Omodeo, un ingegnere idraulico di grande fama, fu inviato in Cina dalla Società delle Nazioni insieme con altri esperti internazionali per trovare una soluzione alle frequenti inondazioni del fiume Yangtze, e un altro ingegnere italiano, Pietro Gibello Socco, fu tra i supervisori della rete ferroviaria della Manciuuria. L'ultima missione in Cina fu quella dell'economista Alberto De Stefani, dal marzo all'ottobre del 1937, quando ormai la stagione della cooperazione stava finendo.

I viaggi non furono a senso unico. Nello stesso periodo missioni cinesi arrivarono in Italia per concludere accordi commerciali e studiare l'organizzazione dello stato sulla base dei principi del fascismo. In un tale contesto nel febbraio del 1933 fu in Italia il ministro dell'industria Hsiang-hsi Kung, membro del comitato esecutivo del Kuomintang e cognato di Chiang Kai-shek, che ebbe un trattamento di riguardo incontrando Pio XI e Mussolini e gettò le basi per l'invio di una missione aeronautica con il compito di modernizzare e addestrare l'aviazione.

---

32 Vincenzo MOCCIA, *La Cina di Ciano. La diplomazia fascista in Estremo Oriente*, Libreria Universitaria, Padova, 2014, pag. 219. GARELLO, Giancarlo, «Ciano e gli aerei. La Missione Aeronautica in Cina tra industria e diplomazia (1933-1937)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo II, Suez, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 421-432.



zione cinese. La richiesta ufficiale venne inoltrata il 10 aprile 1933 insieme con la richiesta di acquistare materiale aeronautico, in particolare velivoli Fiat e Caproni, per un valore massimo equivalente a circa 100 milioni di lire.

Durante una successiva missione ufficiale in Europa del ministro delle finanze e governatore della banca centrale, Tse-Ven Soong, anch'egli cognato del Generalissimo, il 1° luglio 1933 fu siglato a Londra dal ministro delle finanze italiano Guido Jung, un accordo che chiudeva la questione delle indennità dovute dalla Cina per la rivolta dei Boxer. Da tempo del resto l'Italia si era dichiarata disponibile a rinunciare a quei risarcimenti, e nel 1932 Ciano era anzi riuscito a convincere lo stesso Soong a utilizzare una parte di quei fondi per acquistare 20 bombardieri Fiat BR.3, diventati poi 23, a premessa di ulteriori forniture.<sup>33</sup> Nel prosieguo del suo tour europeo, Soong fu in Italia dal 3 al 14 luglio, dove venne ricevuto da Vittorio Emanuele III e da Mussolini prima di proseguire per la Svizzera e la Germania. Nell'occasione furono ulteriormente rafforzati i legami di cooperazione e si raggiunse l'accordo per la realizzazione di uno stabilimento industriale aeronautico in Cina.

Nel settembre del 1933 fu la volta di una delegazione militare guidata dal tenente generale Chen Chin-yun, che visitò alcuni siti militari e industriali per prendere conoscenza della tecnologia degli armamenti, in particolare aeronautici, e lo stesso anno si ebbero anche le visite di due missioni tecniche interessate all'organizzazione degli stabilimenti industriali italiani, mentre venivano aperti consolati cinesi a Roma, Genova, Milano, Trieste e Venezia. In queste iniziative da un lato Chiang Kai-shek e il governo nazionalista vedevano l'opportunità di consolidare i legami con una potenza emergente, politicamente affine e senza aspirazioni coloniali nella regione, al fine di rafforzare le strutture militari ed economiche dello stato, dall'altro Mussolini e il governo italiano, al di là delle affinità politiche, vedevano la possibilità di penetrare un mercato dal grande potenziale.

La missione aeronautica italiana guidata dal colonnello Roberto Lordi partì da Napoli il 7 settembre 1933 e arrivò in Cina in ottobre insediandosi a Nanchang, con il compito di provvedere all'addestramento dei piloti, un compito che con il

---

33 Il Fiat BR.3 era un bombardiere biplano monomotore biposto derivato dai precedenti BR.1 e BR.2. Velivolo a struttura mista, montava un motore Fiat A.25 da 950 cv che gli consentiva una velocità massima di 227 km con la possibilità di portare fino a 600 kg di bombe. L'armamento era costituito da una mitragliatrice Darne in caccia e una Lewis brandeggiabile per l'osservatore, entrambe calibro 7,7 mm.

rafforzamento degli organici si orientò ben presto verso la riorganizzazione dell'aviazione cinese. La missione italiana si trovò sin dall'inizio in diretta competizione con l'analogha missione statunitense del colonnello John H. Jouett, che a differenza di quella italiana era un'iniziativa a carattere privato senza alcun supporto governativo.

Il supporto del governo italiano, gli investimenti previsti, l'autorizzazione di Mussolini a intervenire nel conflitto con le forze comuniste, diedero alla missione italiana uno status elevato, facilitando la firma di contratti per velivoli Fiat, Caproni, Breda e Savoia-Marchetti. Le commesse che si concretizzarono riguardarono la Breda, con 20 biplani da addestramento Ba.25 e 18 monopiani da caccia Ba.27, dei quali 11 poi effettivamente consegnati,<sup>34</sup> con un successivo ordinativo per 18 addestratori Ba.28, la Caproni, con un trimotore Ca.101 e 6 monomotori da bombardamento Ca.111, la Fiat, con un caccia CR.30 e 16 CR.32, dei quali 13 consegnati, la Savoia-Marchetti, con 30 trimotori da bombardamento S.72, dei quali 6 consegnati.<sup>35</sup> Nel settembre del 1934 le stesse ditte, non senza

---

34 Il Breda Ba.25 era un biplano monomotore a struttura mista con rivestimento in tela che in Italia era entrato in servizio nel 1932 venendo utilizzato nelle scuole di 1° periodo e come allenatore acrobatico. Costruito in 753 esemplari tra il 1932 e il 1942, fu utilizzato fino al termine della Seconda Guerra Mondiale facendosi largamente apprezzare. Tra i motori utilizzati vi furono i motori radiali Alfa Romeo Linx da 215 cv e Alfa Romeo D.2 da 240 cv, e il motore lineare Isotta-Fraschini Semi-Asso 200 da 260 cv. Il Breda Ba.28, acquisito dalla Regia Aeronautica in 50 esemplari, ne era la versione per impiego acrobatico con motore Piaggio P.VII da 300 cv e alettoni anche sull'ala superiore. (Emilio BROTTU, Gherardo COSOLO, *Dimensione Cielo 10, Scuola e collegamento*, Edizioni Dell'Ateneo & Bizzarri, Roma, 1977, pp. 17-32).

Il Breda Ba.27 fu disegnato dall'ingegner Cesare Pallavicino ispirandosi al "racer" statunitense Travel Air R *Mystery Ship* di cui la Regia Aeronautica aveva acquisito un esemplare su iniziativa di Italo Balbo. Il velivolo aveva una struttura in tubi a traliccio saldati rivestita in lamiera e un'ala anch'essa metallica fortemente controventata, il che ne faceva un velivolo pesante e poco efficiente dal punto di vista aerodinamico. Montava un motore Alfa Romeo Mercuri IV da 530 cv, era armato con due mitragliatrici SAFAT calibro 7,7 mm e aveva una velocità massima non superiore ai 380 km/h. La Regia Aeronautica ne acquistò i primi due prototipi, con l'ala in legno, e il terzo, con l'ala metallica e il posto di pilotaggio in posizione più avanzata. Gli 11 esemplari acquistati dalla Cina erano in questa configurazione. (Giulio Cesare VALDONIO, *Frecce, saette, folgori e veltri. Storia critica dei caccia italiani della Seconda Guerra Mondiale*, Edizioni Rivista Aeronautica – Difesa Servizi SpA, Roma, 2019, pp. 45-47)

35 Derivato dal velivolo di linea S.71, il trimotore ad ala alta e struttura mista S.72 montava tre motori stellari a 9 cilindri Bristol Pegasus II da 550 cv, poteva portare 1.000 kg di bombe e aveva un armamento difensivo costituito da 6 mitragliatrici. Volò nel 1932 e no-

qualche resistenza, si consociarono nel Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina, con sedi a Milano e Shanghai, fortemente voluto da Mussolini per evitare competizioni fratricide fra le industrie italiane sia nelle commesse di materiale aeronautico, sia nella costruzione e nella gestione dello stabilimento industriale previsto dagli accordi del 1933.

Il compito che la missione aeronautica aveva di fronte era tutt'altro che semplice. Alle simpatie che l'azione diplomatica di Ciano aveva saputo suscitare nella classe dirigente e nell'entourage del Generalissimo, simpatie nate anche dall'interesse con cui si guardava al regime al potere in Italia e alle sue realizzazioni economiche e sociali, si contrapponevano un'ostilità e una diffidenza altrettanto diffuse, anche se spesso abilmente celate, che trovavano origine in fattori di natura culturale, non ultima una radicata avversione per lo straniero, e venivano alimentate da altri attori internazionali presenti in Cina, in particolare dagli statunitensi, nell'ambito di una serrata competizione economico-commerciale. Un quadro tanto sintetico quanto efficace delle condizioni in cui si trovò a operare la missione fu tratteggiato dal capitano Mario Aramu, che ne fece parte tra il giugno del 1934 e il marzo del 1936 in qualità di istruttore pilota, incaricato di curare l'addestramento e l'organizzazione della componente da bombardamento, in una lettera personale di cui nella minuta non sono indicati il destinatario e la data, ma che da alcuni accenni può essere fatta agevolmente risalire al giugno del 1935, prima della rimozione di Lordi:

«Il Generale Lordi era riuscito a conquistare una grande posizione che gli consentiva di avere la totale autorità su tutta l'aviazione cinese all'infuori della scuola di Hanchow che è sempre stata direttamente alle dipendenze del Generalissimo Chiang Kai-shek e sotto la direzione dei consiglieri americani. [...] Mentre in un primo tempo lo scopo che il Gen. Lordi si proponeva era quello di costituire una scuola d'aviazione con consiglieri italiani, una volta raggiunta tale posizione il fine che si propose fu quello della organizzazione del Ministero dell'Aria e delle forze aeree.

Perciò la scuola passò in seconda linea e tutta la missione si buttò all'opera per la organizzazione del ministero e delle squadriglie. Sennonché questo lavoro può dare solo dei frutti ben visibili a grande distanza di tem-

---

nonostante le buone prestazioni non venne adottato dalla Regia Aeronautica che gli preferì l'S.81, all'epoca ancora in progettazione. Un unico esemplare venne brevemente utilizzato tra il 1934 e il 1935 come velivolo personale di Benito Mussolini, che nell'agosto del 1935 lo mandò in Cina come dono personale per Chiang Kai-shek. (Giorgio DORATI, *Savoia Marchetti SM.72*, Gruppo Modellistico Sestese, <http://www.giemmesesto.org>)

po quando anche da parte di tutti c'è la buona volontà di seguire le idee e i consigli dei consiglieri. Queste condizioni favorevoli di ambiente non le abbiamo certamente trovate noi italiani. Anzi da parte dei cinesi abbiamo avuto una malcelata diffidenza.»<sup>36</sup>

Aramu non lo dice esplicitamente ma dalle sue parole si evince che il cambio di orientamento della missione era forse venuto troppo presto, quando la scuola di volo non funzionava ancora a pieno regime. Attivata nell'ottobre del 1934, in un primo tempo aveva infatti dovuto limitare l'attività alla sola parte teorica per mancanza di velivoli, e aveva iniziato l'attività di volo solo quando si erano resi disponibili degli addestratori statunitensi Fleet Model 11, poi sostituiti dai Ba.25 che purtroppo non avevano dato buona prova.

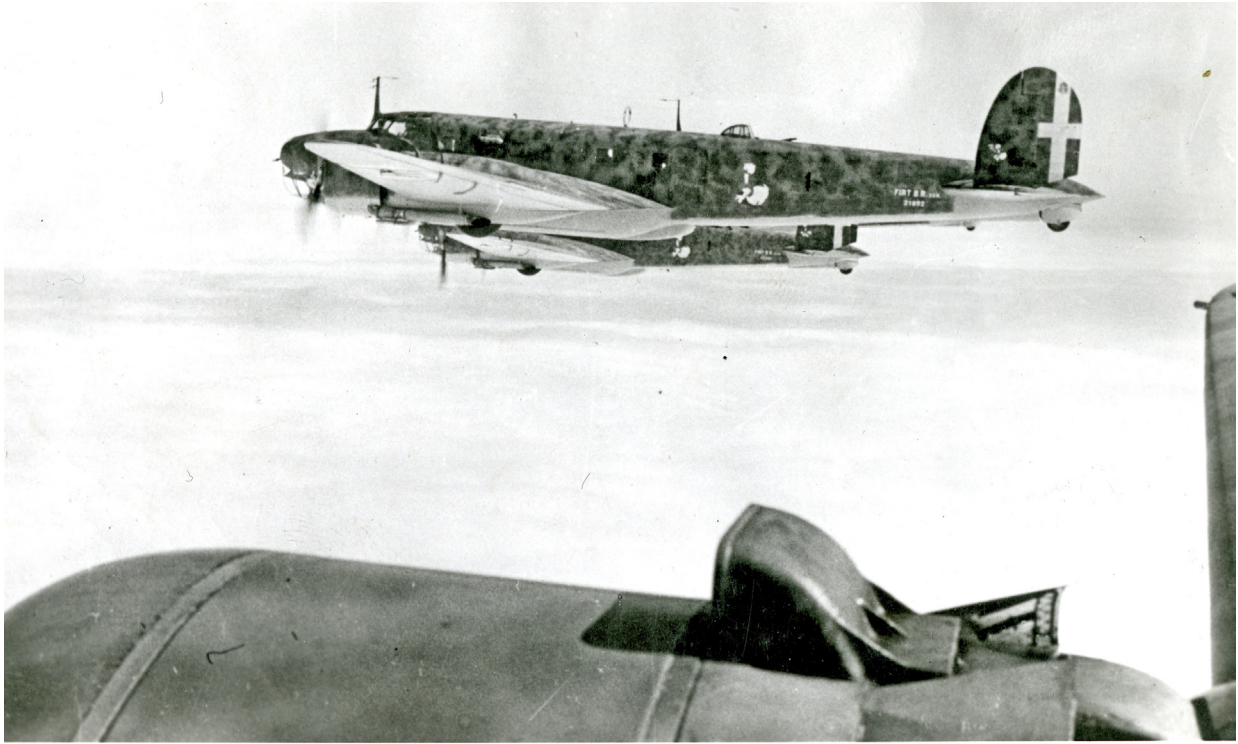
Accanto ai problemi tecnici e di disponibilità dei materiali, lo sforzo di riorganizzare i reparti dell'aviazione cinese aveva sottolineato i problemi di natura ambientale. In una relazione senza data ma riconducibile ai primi mesi del 1935 Aramu, dopo aver preso contatto con la realtà di alcune squadriglie, descrive uno scenario desolante, soprattutto riguardo al personale. Quei reparti erano infatti equipaggiati di velivoli moderni, di provenienza americana e francese, in ottime condizioni di efficienza, che però, per il totale disinteresse degli equipaggi non avevano alcuna validità dal punto di vista dell'impiego bellico. Bussole mai compensate, armi di bordo mai regolate e mai provate a terra o in volo, macchine fotografiche e apparati radio mai utilizzati, queste erano le carenze più evidenti, frutto di un atteggiamento di capi e gregari che Aramu stigmatizzava duramente:

«le squadriglie esaminate non possono essere considerate come degli organismi militari atti a essere impiegati in guerra perché di organismo militare non hanno né lo spirito, né la forma, né l'istruzione, né i mezzi. Esse sono soltanto un insieme di persone che percepiscono una buona paga per un comodo lavoro, pronte a sciogliersi quando lavoro e paga non fossero più convenienti.»<sup>37</sup>

Per rimediare a questa situazione tra la primavera e l'estate del 1935 vennero proposti e adottati una serie di provvedimenti che riguardavano sia la vita dei reparti e il loro inquadramento, sia l'attività di volo, sulla base di specifici pro-

36 Mario ARAMU, Lettera manoscritta, AUSSMA, Fondo Mario Aramu, b. 4, f. 45.

37 Mario ARAMU, *Situazione delle squadriglie (1-7-8) all'atto dell'istituzione del Comando unico per l'addestramento*, AUSSMA, Fondo Mario Aramu, b.4, f. 46.



Una pattuglia di bombardieri Fiat BR.20 in azione durante il secondo conflitto mondiale. Questo bimotore, proposto dalla casa torinese al concorso bandito nel 1934 dalla Regia Aeronautica per un bombardiere medio, entrò in linea nel settembre del 1936. Fu costruito in 597 esemplari dei quali 82 furono acquistati dal Giappone, nell'ambito del riorientamento della politica estera italiana verificatosi nella seconda metà del decennio.

Consegnate nel 1938, queste macchine furono impiegate in Cina e nel ciclo operativo dell'estate del 1939 contro l'Unione Sovietica, per poi essere destinate all'addestramento. Sempre nel 1938 un singolo BR.20 fu fornito al Venezuela. (AUSSMA)

grammi addestrativi che per la componente da bombardamento furono definiti dallo stesso Aramu. Il primo problema fu certo quello di rimediare allo stato di rilassamento generale utilizzando la leva dell'addestramento e imponendo misure come l'accasermamento per tutti e l'obbligo di indossare l'uniforme, ma uno sforzo notevole fu fatto anche per razionalizzare le dotazioni e ottimizzare la distribuzione dei velivoli tra le squadriglie in funzione della disponibilità di specialisti e parti di ricambio.

Era questo il solo modo per rimediare all'eterogeneità del materiale di volo, che nell'estate del 1935, per la sola componente da bombardamento, affiancava

al Fiat BR.3 e al Ca.111, ancora presente con un solo esemplare, il monomotore statunitense Northrop Gamma 2E e il francese Breguet XIX. Si attendeva la consegna degli altri monomotori Caproni e degli S.72, sui quali si faceva molto affidamento. Nella già citata lettera manoscritta, Aramu confidava però che avrebbe preferito degli S.73 o meglio ancora degli S.81 perché più moderni, e in Cina c'era bisogno di essere presenti con quanto di meglio poteva fornire l'industria nazionale. Reggere il confronto con gli statunitensi era infatti tutt'altro che semplice: "L'apparecchio nostro più nuovo è già vecchio nei confronti di quelli americani. Qua c'è un Boeing ed un Douglas bimotori che sono ciò che di più moderno offre l'industria americana."

Il rendimento delle macchine italiane era condizionato da diversi fattori, tra i quali una politica delle esportazioni poco accorta e ispirata al principio di trovare comunque uno sbocco di mercato per i velivoli proposti dalle diverse aziende. Nelle forniture per la Cina erano state così comprese macchine come il Ba.27, primo monoplano metallico ad ala bassa realizzato in Italia ma mai adottato dalla Regia Aeronautica, fornito in 11 esemplari, e il trimotore S.72, prodotto in soli 7 esemplari, uno solo dei quali fu per un breve periodo utilizzato come velivolo da trasporto passeggeri prima di essere anch'esso portato in Cina dal colonnello Silvio Scaroni nel luglio del 1935. Il Ba.25, un buon velivolo da addestramento, fu penalizzato dal terreno sabbioso del campo di aviazione di Laoyang, dove la scuola di volo era stata trasferita, che accorciava la vita dei motori, il Ca.111 non riuscì mai a farsi veramente apprezzare venendo ben presto relegato al trasporto, e anche l'S.72 ebbe una vita operativa piuttosto breve. Quanto al CR.32, all'epoca un ottimo velivolo da caccia, come lo definì anche Aramu, l'impatto non fu positivo per l'impossibilità di miscelare correttamente il carburante, come richiesto dal motore Fiat A.30 R.A., un 12 cilindri a V raffreddato ad acqua guardato con sospetto dai cinesi che preferivano i motori stellari raffreddati ad aria.<sup>38</sup>

A partire dall'estate del 1935 i rapporti cominciarono a incrinarsi a causa della repentina sostituzione di Lordi con Scaroni, dell'invasione dell'Etiopia, vista dal governo cinese come un incoraggiamento per le politiche aggressive del Giappone, e del supporto italiano alle iniziative giapponesi nel Manchukuo.

---

38 Il motore Fiat A.30 R.A. a 12 cilindri a V, con una potenza massima di 600 cv, utilizzava una miscela composta dal 55% di normale benzina avio, dal 22% di benzolo e dal 23% di alcol per ottenere benzina a 94 ottani.



**Il gen. Roberto Lordi accompagnato dall'addetto aeronautico in Cina cap. Furio Drago**

Nonostante gli sforzi di Scaroni, che riuscì a ricomporre il rapporto con Chiang Kai-shek e la sua cerchia, a cominciare da Soong Mei-ling, l'affascinante e influente moglie del Generalissimo, nel corso del 1937 le distanze si accentuarono con un processo scandito da eventi dal significato inequivocabile. Un primo segnale si ebbe il 24 dicembre 1936, quando Chiang Kai-shek concluse un accordo di unità nazionale con i comunisti, poi nell'aprile del 1937 il colonnello statunitense Claire J. Chennault fu chiamato in Cina per sovrintendere all'organizzazione dell'aviazione, il 7 luglio l'incidente del ponte di Marco Polo riaccese le ostilità con il Giappone, il 21 agosto Cina e URSS firmarono a Nanchino un patto di non aggressione, il 6 novembre l'Italia aderì al Patto Anti-Comintern e il 29 dello stesso mese riconobbe il Manchukuo. Questo atto pose di fatto fine alla cooperazione in qualunque campo. L'8 dicembre Scaroni e i suoi uomini ricevevano da Ciano l'ordine di rientrare, cosa che facevano il 19 dicembre via Hong Kong,<sup>39</sup> e il 9 dicembre lo stabilimento della Sino-Italian National Aircraft Wor-

<sup>39</sup> Il 2 gennaio 1938 lasciava la Cina, via Hong Kong anche la missione navale italiana arrivata nel 1935.

ks a Nanchang, già duramente colpito dai bombardieri giapponesi il 20 ottobre, veniva requisito dal governo cinese.<sup>40</sup>

Una valutazione dell'attività della missione aeronautica in Cina è inevitabilmente condizionata sia dai giudizi tanto negativi quanto interessati dei protagonisti statunitensi delle vicende cinesi di quegli anni, poi acriticamente ripresi dalla quasi totalità delle pubblicazioni di matrice anglosassone, sia da considerazioni di natura politica più ancora che storica sui regimi al potere in Italia e in Cina. Dal punto di vista prettamente "tecnico", non si può non riconoscere che la diplomazia italiana seppe muoversi con abilità, utilizzando tutte le leve a disposizione, dall'affinità politica ai successi in campo economico e aeronautico, per facilitare nei più diversi ambiti l'avvio di un dialogo dalle grandi potenzialità. Là dove questo avrebbe potuto dare già nell'immediato importanti risultati, incisero però negativamente fattori di natura tecnico-industriale e fattori di natura culturale e ambientale, senza dimenticare l'incidenza dell'evoluzione dello scenario internazionale con il progressivo avvicinarsi dell'Italia al Giappone.

I velivoli offerti alla Cina, con l'eccezione del CR.32 e degli addestratori Breda, non erano allo stato dell'arte e non erano neppure quanto di meglio l'industria italiana era in grado in quel momento di offrire. Si trattava di macchine concettualmente datate, alcune delle quali, come il caccia Ba.27 e il trimotore S.72, non avendo avuto fortuna in Italia venivano proposte sul mercato internazionale nel tentativo di recuperare gli investimenti fatti e garantire comunque un ritorno economico alle aziende. Pur in ritardo dal punto di vista dell'evoluzione della tecnologia aeronautica, i velivoli italiani avrebbero potuto figurare meglio nel confronto con gli statunitensi se avessero avuto un adeguato supporto tecnico-logistico. I problemi degli addestratori Breda, penalizzati dalla sensibilità alla sabbia dei loro motori radiali, forse già con troppe ore di funzionamento alle spalle, sono senz'altro significativi di una scarsa attenzione per il supporto al prodotto e al cliente, e altrettanto può dirsi per il CR.32, in relazione alla mancata disponibilità del benzolo e dell'alcol necessari per miscelarne la benzina avio. Tanto nell'uno quanto nell'altro caso, gli sforzi si concentrarono sulla vendita dei

---

40 Nello stabilimento avrebbero dovuto essere costruiti i 30 velivoli d'assalto Breda Ba.65 per i quali la Cina aveva acquistato la licenza di produzione, e furono costruiti 6 bimotori S.81B, con motori a 12 cilindri a V Isotta-Fraschini Asso XI da 900 cv, soltanto due dei quali poterono entrare in linea mentre gli altri vennero distrutti nel bombardamento del 20 ottobre 1937.



velivoli trascurando la fase successiva del ciclo di vita, e questo pur in presenza di macchine intrinsecamente delicate.

A complicare le cose c'erano le difficoltà ambientali, non solo e non tanto in termini geografici e fisici, pur non trascurabili, quanto in termini culturali e organizzativi, come rivelano i commenti di Aramu a proposito dell'organizzazione della scuola di volo e dell'approccio del personale locale. Ottenere risultati significativi e di lunga durata avrebbe richiesto tempi più lunghi e forse anche un livello di presenza, sia governativa che industriale, superiore a quello che l'Italia poteva permettersi, oltre a una più chiara e puntuale definizione degli scopi della missione, da strutturare per fasi successive. Un elemento importante era poi l'atteggiamento dei singoli, soprattutto in un contesto in cui da più parti si guardava con indifferenza, se non con ostilità, all'attività degli italiani, e al riguardo un ruolo centrale era quello del capo missione. A quanto sembra sia Lordi sia Scaroni riuscirono a inizialmente stabilire buoni rapporti con i vertici del Kuomintang e con i suoi capi militari, ma il secondo si trovò poi a dover fare i conti con la deriva filo-nipponica della politica estera italiana proprio quando si riaccendeva il conflitto tra Cina e Giappone, mentre il primo, a prescindere dalle circostanze mai del tutto chiarite che portarono al suo allontanamento, entrò in contrasto con alcuni dei suoi interlocutori anche per questioni caratteriali, come lascia intendere Aramu:

«Infine, non posso nasconderti che in questi ultimi tempi il generale [Lordi] si è un po' alienato le simpatie anche di quei cinesi che lo hanno appoggiato fin'ora. Cioè del Gen. Chang che era ed è il capo della "Commission on Aeronautical Affairs" di Nanchang. Io non so bene il perché, ma so che il Gen. Lordi ha provocato parlando con Chiang Kai-shek il suo siluro da quel posto. Con tutti gli altri capi di Nanchang era già in rotta più che altro per il suo carattere che tu conosci essere impulsivo. Ed i cinesi non amano assolutamente i temperamenti nervosi e franchi. Perciò non vanno mai trattati rudemente».

Nell'insieme la vicenda della missione aeronautica in Cina, e delle relative esportazioni di materiale aeronautico, è rappresentativa di tutte le analoghe iniziative italiane del periodo fra le due guerre mondiali. A un'azione diplomatica efficace, in grado di sfruttare al meglio i punti di forza che l'Italia poteva far valere in quel momento storico, seguirono infatti un buon successo di marketing, con la stipula di contratti di fornitura interessanti, e un'insufficiente azione di supporto tecnico-logistico, con il risultato di accentuare le carenze di velivoli

sempre meno allo stato dell'arte, alienare la committenza e complicare oltre misura l'attività dei consiglieri militari, sempre troppo pochi e sempre più in difficoltà per il mutare del posizionamento dell'Italia nell'arena internazionale. Con tutto questo, la missione aeronautica, il cui organico massimo fu di 10 ufficiali e 4 sottufficiali nel 1937, grazie alle capacità e all'intraprendenza dei suoi componenti riuscì a realizzare un aeroporto moderno in un terreno acquitrinoso come quello di Nanchang, a razionalizzare l'organizzazione dell'aviazione cinese e, nei 14 mesi di effettivo funzionamento della scuola di volo, a portare al brevetto 262 allievi piloti in 18.000 ore di volo. Il confronto con quanto fece in seguito il colonnello Chennault è a ben vedere improponibile: le famose Tigri Volanti erano quello che oggi si direbbe una "private military company", con un'ampia base di reclutamento e compiti di combattimento più ancora che di assistenza, e avevano alle spalle un supporto politico e industriale ben maggiore di quello su cui avevano potuto contare gli italiani. Come ha scritto Scaroni nel volume di memorie dedicato alla sua esperienza in Cina, "la missione concepita e realizzata su semplici criteri di prestigio, di simpatia politica, di espansione commerciale aeronautica, era stata travolta da avvenimenti di essa infinitamente più grandi".<sup>41</sup>

## BIBLIOGRAFIA

- Ali Italiane*, Vol. II, 1923-1938, Compagnia Generale Editoriale s.p.a., Milano, 1978.
- ALEGI, Gregory, *La Storia dell'Aeronautica Militare, I velivoli*, Aviator Edizioni, Terni, 2013.
- ALEGI, Gregory, «How not to choose a fighter», *The Aviation Historian*, issue No 10, January 2015.
- ALEGI, Gregory, *La Storia dell'Aeronautica Militare*, Vol. I, *La nascita (1884-1939)*, Aviator Edizioni, Terni, 2015.
- ALEGI, Gregory, «Un'opportunità non colta. Le missioni militari aeronautiche in Medio Oriente (1936-40)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo II, Suez, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 199-212.
- ARAMU, Mario, *Situazione delle squadriglie (1-7-8) all'atto dell'istituzione del Comando unico per l'addestramento*, AUSSMA, Fondo Mario Aramu, b.4, f. 46.

---

41 Silvio SCARONI, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, USSMA, Roma, 1970, p. 70.

- BERTONHA, Joao Fabio, «La “diplomacia paralela” de Mussolini en Brasil: vinculos culturales, emigratorios y politicos en un proyecto de poder (1922-1943) », *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporanea*, Universidad de Alicante, n. 11 2012, pp. 71-92.
- BROTZU, Emilio, CASO, Michele, COSOLO, Gherardo, *Dimensione Cielo 4, Bombardieri*, Edizioni Dell’Ateneo & Bizzarri, Roma, 1977.
- BROTZU, Emilio, COSOLO, Gherardo, *Dimensione Cielo 10, Scuola e collegamento*, Edizioni Bizzarri, Roma, 1972.
- CIAMPAGLIA, Giuseppe, «La cooperazione aeronautica italo-sovietica (1921-1939)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo I, *Intermarium*, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 373-383.
- DE LESPINOIS, Jérôme, «What is Air Diplomacy?», *ASPJ Africa&Francophonie*, 4<sup>th</sup> Quarter 2012.
- DE SANCTIS, Veronica, «Missioni Militari Italiane in Ecuador (1922-1939)», *Bollettino dell’Ufficio Storico dello SME*, 2019-2020, pp. 163-180.
- DI MARTINO, Basilio, «La Direzione Superiore Studi ed Esperienze di Guidonia» in *Rivista Aeronautica*, 6/2016, pp. 108-115.
- DI MARTINO Basilio, «Il dopoguerra dell’Aviazione. Identità, organizzazione e base industriale», in *Il 1919. Un’Italia vittoriosa e provata in un’Europa in trasformazione. Problematiche e prospettive*, Roma, 11-12 novembre 2019, Atti del Convegno, Ufficio Storico Stato Maggiore Difesa, Roma, 2020, pp. 39-70.
- DORATI, Giorgio, *Savoia Marchetti SM.72*, Gruppo Modellistico Sestese, <http://www.giemmesesto.org>.
- El Conflicto de 1941*, [geocities.com/conflictooperuecuador1941/guerra-1941.html](http://geocities.com/conflictooperuecuador1941/guerra-1941.html).
- EMILIANI, Angelo, «I Fiat BR.20 del Sol Levante», *Storia Militare*, ottobre 2011, pp. 4-14.
- ESPOSITO, Gabriele, «Il Regio Esercito e l’Ecuador, 1922-1940», *Storia Militare*, settembre 2021, pp. 24-32.
- GARELLO, Giancarlo, «Ciano e gli aerei. La Missione Aeronautica in Cina tra industria e diplomazia (1933-1937)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo II, *Suez*, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, pp. 421-432.
- HAGEDORN, Dan, «Those Peruvian Ca.135s», *South American Aviation*, July 20, 2018, <https://www.laahs.com/those-peruvian-ca-135s/>.
- HAGEDORN, Dan, SAPIENZA, Antonio, *Aircraft of the Chaco War 1928-1935*, Schiffer Military History, Atglen, Pennsylvania, 1997.
- HOOKE, Terry D., «Mussolini’s Military Diplomacy in Latin America, 1922-1940», *El Dorado*, Cottingham, 01.7.2012.
- LLORET ORELLANA, General Patricio, «La Misión Milita Italiana», *Academia Nacional de Historia Militar*, Boletín N° 4, 2012, pp. 68-120.

- MACDOUGALL, Philip, *Air Wars 1920-1939. The development and evolution of fighter tactics*, Fonthill Media Ltd., 2016.
- MINNITI, Fortunato, «La realtà di un mito: l'industria aeronautica durante il fascismo», in Paolo FERRARI (cur.), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, FrancoAngeli Storia, Milano, 2003, pp. 43-67.
- MOCCIA, Vincenzo, *La Cina di Ciano. La diplomazia fascista in Estremo Oriente*, Libreria Universitaria, Padova, 2014.
- MONZALI, Luciano, «Francesco Tommasini la diplomazia italiana e guerra russo-polacca 1920», *Storia & Diplomazia. Rassegna dell'Archivio Storico del Ministero degli Esteri*, II, N. 1-2, 2014, pp. 15-70.
- MONZALI, Luciano, *Francesco Tommasini. L'Italia e la rinascita della Polonia indipendente*, Roma, Accademia polacca delle scienze biblioteca e centro studi di Roma, 2018.
- PELLEGRINI, Ernesto, *L'industria aeronautica in Italia 1939-1945*, Widerholdt Frères, Invorio (NO), 2008.
- PELLICCIA, Antonio, *Giuseppe Valle. Una difficile eredità*, USSMA, Roma, 1999.
- SANETTI, Fabrizio, *Gli S.55 russi. Storie poco conosciute del commercio italiano negli anni Venti e Trenta*, Edizioni Effetto, 2020.
- SAPIENZA, Antonio, «The Caproni A.P.1 in Paraguayan Air Service», *South American Aviation*, September 3, 2018, <https://www.laahs.com/the-caproni-A.P.1-in-paraguayan-service/>.
- SCARONI, Silvio. *Missione Militare Aeronautica in Cina*, USSMA, Roma, 1970.
- SEGRETO, Luciano, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, FrancoAngeli Storia, Milano, 1997.
- SEGRETO, Luciano, «L'industria della difesa nella storia d'Italia», *Ale armi della Repubblica. L'industria della difesa nel contesto nazionale tra prospettive di integrazione europea e istanze di pace*, Museo Storico Italiano della Guerra, Mine Action Italy, S.E.I. s.p.a., Rovereto, 2005, pp. 45-49.
- «The Caproni that nearly joined the RAF», *Air Enthusiast*, July 1971, pp. 95-103.
- TINCOPA, Amaru, «The Caproni Ca.113 in Peruvian Service», *South American Aviation*, April 3, 2018, <https://www.laahs.com/the-caproni-ca-114-in-peruvian-service/>.
- VALDONIO, Giulio Cesare, *Frecce, saette, folgori e veltri. Storia critica dei caccia italiani della Seconda Guerra Mondiale*, Edizioni Rivista Aeronautica – Difesa Servizi SpA, Roma, 2019.

Cooperazione aeronautica internazionale dell'Italia 1933-1942									
Paesi	M	II	VM	E	Paesi	M	II	VM	E
Europa Occidentale									
Gran Bretagna	-	-	Si	-	Francia	-	-	Si	Si
Portogallo	-	Si	Si	Si	Spagna	-	-	Si	Si
Belgio	-	-	Si	Si	Svizzera	-	Si	Si	-
Europa Settentrionale									
Germania	-	Si	Si	Si *	Lituania	-	-	Si	-
Danimarca	-	-	Si	-	Norvegia	-	-	Si	Si
Svezia	-	-	Si	Si	Finlandia	-	Si	Si	Si
Europa Orientale e Meridionale									
Austria	-	-	Si	Si	Ungheria	Si	Si	Si	Si
Cecoslovacchia	-	Si	Si	Si	Polonia	-	-	Si	Si
Romania	-	-	Si	Si	Bulgaria	-	Si	Si	Si
Jugoslavia	-	Si	Si	Si	Croazia	-	-	-	Si
Grecia	-	Si	Si	Si *	Albania	-	-	Si	-
Medio Oriente e Africa									
Afghanistan	Si	Si	Si	Si	Iran	Si	Si	Si	-
Iraq	Si	Si	Si	Si	Turchia	-	Si	Si	-
Arabia Saudita	Si	Si	Si	-	Siria	-	Si	-	-
Egitto	-	Si	Si	-	Sud Africa	-	-	Si	-
Estremo Oriente e Stati Uniti									
Giappone	Si	-	Si	-	Cina	Si	Si	Si	Si
Siam	-	-	Si	-	Stati Uniti	-	-	Si	-
America Latina									
Guatemala	-	Si	Si	-	Bolivia	Si	Si	Si	-
San Salvador	Si	Si	Si	Si	Paraguay	Si	Si	Si	Si
Colombia	-	-	Si	-	Uruguay	-	-	Si	Si
Venezuela	Si	Si	Si	Si	Argentina	-	Si	Si	Si
Ecuador	Si	Si	Si	Si	Brasile	Si	-	Si	Si
Perù	Si	Si	Si	Si	Cile	Si	Si	Si	Si
M = Missioni. II = Istruzione in Italia. VM = Visite Missioni. E = Esportazioni 1937-42.									
* solo materiali minori o parti staccate									
Fonti: Colonne 1-3: Vincenzo Lioy, «Cinquantennio dell'aviazione italiana», <i>Rivista Aeronautica</i> , n. 3 a. XXXV (marzo 1959), p. 447. Colonna 4: Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, «Riepilogo materiale aeronautico esportato», 2 settembre 1943, copia in archivio Giancarlo Garelo.									

(Gregory ALEGI, «Un'opportunità non colta. Le missioni militari aeronautiche in Medio Oriente (1936-40)», in Società Italiana di Storia Militare Quaderno 2019, *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola euroasiatica*, Tomo II, Suez, Nadir Media Edizioni, Roma, 2019, p. 212).