

UN IDROVOLANTE NON PUÒ AMMARERE A CORI



Ricordare nella sua città Alessandro Marchetti, progettista di alcuni dei velivoli italiani più famosi di tutti i tempi, è come pretendere che un idrovolante amhari sui Monti Lepini? I nove interventi di storici, esperti di musei e tecnologie espositive, archivisti e bibliotecari presentati nella giornata di studi del 30 giugno 2018 descrivono modalità, contenuti e approcci innovativi per giungere alla realizzazione di un'Ala Marchetti del Museo della Città e del Territorio di Cori che dialoghi con i visitatori in modo innovativo e superi le tradizionali limitazioni di spazi e collezioni.



ISBN 978-88-94926-13-2



€ 10,00

Comune di Cori

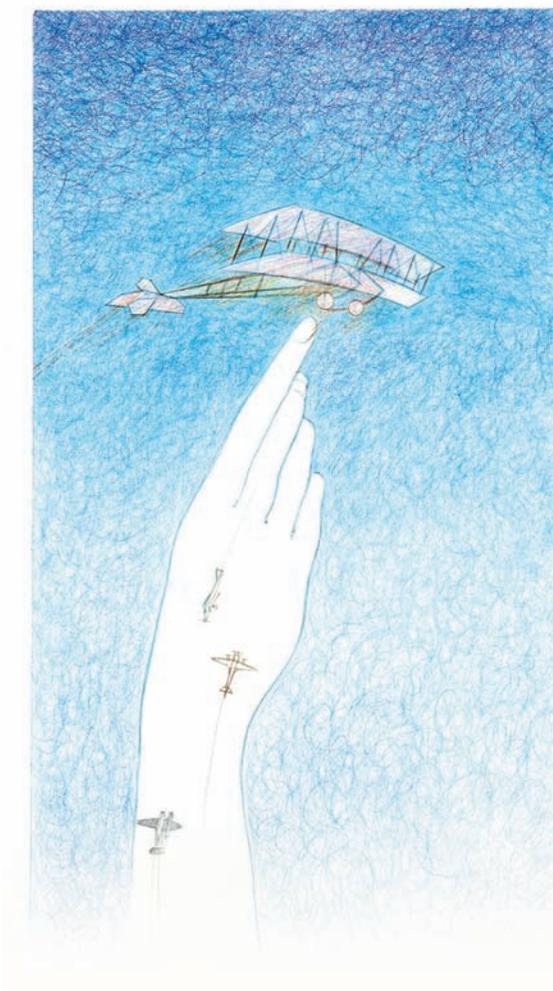
UN IDROVOLANTE NON PUÒ AMMARARE A CORI

LoGisma

Comune di Cori
Biblioteca Civica "Elio Filippo Accrocca"

UN IDROVOLANTE NON PUÒ AMMARARE A CORI

Atti della giornata di studi su
Alessandro Marchetti



LoGisma

Comune di Cori
Biblioteca Civica "E.F. Accrocca"

*A Stefano Pischedda,
al quale è mancato il tempo
per vedere l'Ala Marchetti*

Comune di Cori
Biblioteca Civica "E.F. Accrocca"

UN IDROVOLANTE NON PUÒ AMMARARE A CORI

Atti della giornata di studi su
Alessandro Marchetti

Cori, 30 giugno 2018

A cura di Gregory Alegi

LoGisma editore
2018



Comune di Cori
Biblioteca Civica “Elio Filippo Accrocca”

Nell'ambito del progetto



REGIONE
LAZIO



Sistema Territoriale
MUSEI dei
MONTI LEPINI
by COMPAGNIA DEI LEPINI



Sistema Territoriale
BIBLIOTECHE dei
MONTI LEPINI
by COMPAGNIA DEI LEPINI

Con il patrocinio e la collaborazione di:

Ass. Culturale Arcadia



Progetto finanziato con legge regionale 23 ottobre 2009 n. 26 –
Avviso Pubblico “La Cultura fa Sistema”.
Pubblicazione realizzata con il contributo del Progetto
“Città Lepine: storie, architetture, arte e tradizioni per un’identità del territorio”

Un idrovolante non può ammarare a Cori.

Atti della giornata di studi su Alessandro Marchetti, Cori, 30 giugno 2018

A cura di Gregory Alegi

Copyright © 2018 – Comune di Cori, LT

Copyright © 2018 – LoGisma editore

LoGisma editore – www.logisma.it

ISBN 978-88-94926-13-2

Il disegno in copertina è opera di Angelo Bianchi, *La mia chimera è un sogno* (2018).

Le foto storiche non diversamente attribuite sono state fornite dal GLS SIAI Marchetti.

Tutti i diritti sono riservati. È vietata la riproduzione e l'utilizzazione, totale o parziale, dei contenuti, ivi inclusa la memorizzazione, riproduzione, dif fusione o distribuzione dei contenuti stessi mediante qualunque piattaforma tecnologica, supporto o rete telematica, senza previa autorizzazione scritta.

SOMMARIO

Prefazione	7
<i>di Mauro De Lillis, Sindaco di Cori</i>	
Saluto della famiglia Caucci Molara - Marchetti	11
<i>di Alessandro Caucci Molara - Marchetti</i>	
Saluto del GLS SIAI Marchetti	15
<i>di Marzio Mariani</i>	
Alessandro Marchetti pioniere e genio visionario dell'aeronautica	17
<i>di Quirino Briganti</i>	
Gli idrovolanti non ammarano a Cori?	19
Verso l'Ala Marchetti del Museo della Città e del Territorio di Cori	
<i>di Gregory Alegi</i>	
Una città, un aviatore, un museo	31
Lugo e l'esperienza del museo Baracca	
<i>di Paolo Varriale</i>	
Come si costruisce un museo. L'esperienza di Volandia	39
<i>di Maurizio Longoni</i>	
La ricostruzione del SIAI Marchetti S.55X di Balbo	47
<i>di Filippo Meani</i>	
Marchetti e il suo mondo: digitalizzarli per renderli reali	57
<i>di Massimiliano Pinucci</i>	
Alessandro Marchetti tra gli scaffali della Biblioteca di Cori	67
<i>di Egizia Cecchi e Chiara Teodori</i>	
Cenni per una bibliografia su Alessandro Marchetti e/o sui velivoli da lui progettati	73
<i>di Gherardo Lazzeri</i>	
Riunire le carte Marchetti: un'ipotesi di archivio virtuale	87
<i>di Francesca Garello</i>	
Fogli volanti. La creazione di una collezione d'arte contemporanea per l'«Ala Marchetti»	97
<i>di Mauro Carrera</i>	
Alessandro Marchetti - Nota biografica	103
<i>di Gregory Alegi</i>	
Gli autori	109



PREFAZIONE

Come coresi ci riempiamo di orgoglio quando sentiamo il nome del pioniere delle costruzioni aeronautiche Alessandro Marchetti, l'ingegnere che non solo è entrato nella storia dell'aeronautica mondiale, ma vi è entrato da caposcuola, progettando più di 60 velivoli e conquistando ben 51 primati mondiali. Anche per questo nel 2003 lo Stato italiano ha emesso un francobollo che celebra questo nostro illustre concittadino.

Un uomo famoso nel mondo, al quale ha dato i natali la nostra Cori. È qui che è cresciuto, è qui che ideò la Chimera, il suo primo progetto aeronautico. È lui stesso a parlare con tenerezza della sua terra natia e degli anni che vi trascorse. «Sono nato a Cori nella campagna romana Al crepuscolo su quella terra passa il vento che viene dal mare, un vento caldo e dolce che batte sulle pendici dei monti e va in alto, frangendosi come un'onda Allora dai picchi si levano i grandi falchi, cercando quelle correnti... Restavo fuori a guardarli, ogni sera, fino a quando veniva buio e tutto si confondeva in un misterioso colore di cenere. (Cercavo di immaginare cosa potessero vedere quegli animali superbi così liberi e così sicuri: e certe volte, di notte, sognavo di avere anch'io le ali e farmi portare dal soffio del vento in quel gioco proibito e affascinante)». Così Marchetti ricordava in un'intervista gli anni dell'infanzia trascorsi a Cori, la sua e la nostra Cori, dove osservava stregato il volteggiare dei falchi, tanto che nel periodo degli studi ingegneristici a Roma confiderà che quei pomeriggi così ricchi di insegnamenti gli erano tornati assai utili.

Ma il nome dell'ingegner Alessandro Marchetti è anche indissolubilmente legato alla storia della SIAI e a Sesto Calende, dove il suo genio inventivo fu particolarmente e lungamente prolifico, dove egli visse i suoi successi e dove la sua audacia e la sua fervida mente, che già si erano espresse a Cori, potero-

Nella foto: La cerimonia della firma del Patto di Gemellaggio fra i Comuni di Cori e di Sesto Calende, avvenuta nel Chiostro di Sant'Oliva a Cori il 1° luglio 2018 [foto di Piero Manciocchi].

no, è proprio il caso di dirlo, “spiccare il volo”. Quell’ingegnere, nato a Cori nel 1884, tra le due guerre fece della SIAI Marchetti di Sesto Calende una delle più celebri industrie aeronautiche del mondo, arrivando, peraltro, ad occupare migliaia di persone.

Proprio con Sesto Calende abbiamo firmato il 1° luglio 2018 un patto di gemellaggio, che consentirà di realizzare una fattiva collaborazione e un’assai utile cooperazione tra i nostri due Comuni, uniti nel nome di Alessandro Marchetti, che a Cori è nato e riposa nella cappella di famiglia e a Sesto Calende ha espresso alla massima potenza la propria inventiva e capacità tecnica.

La figura di Marchetti – pioniere e progettista, costruttore e pilota, ingegnere e imprenditore – è una figura complessa, dai molteplici aspetti, una figura di livello internazionale che ha contribuito a dare lustro all’Italia nel mondo attraverso le sue realizzazioni, una figura che vogliamo sempre più riscoprire e valorizzare.

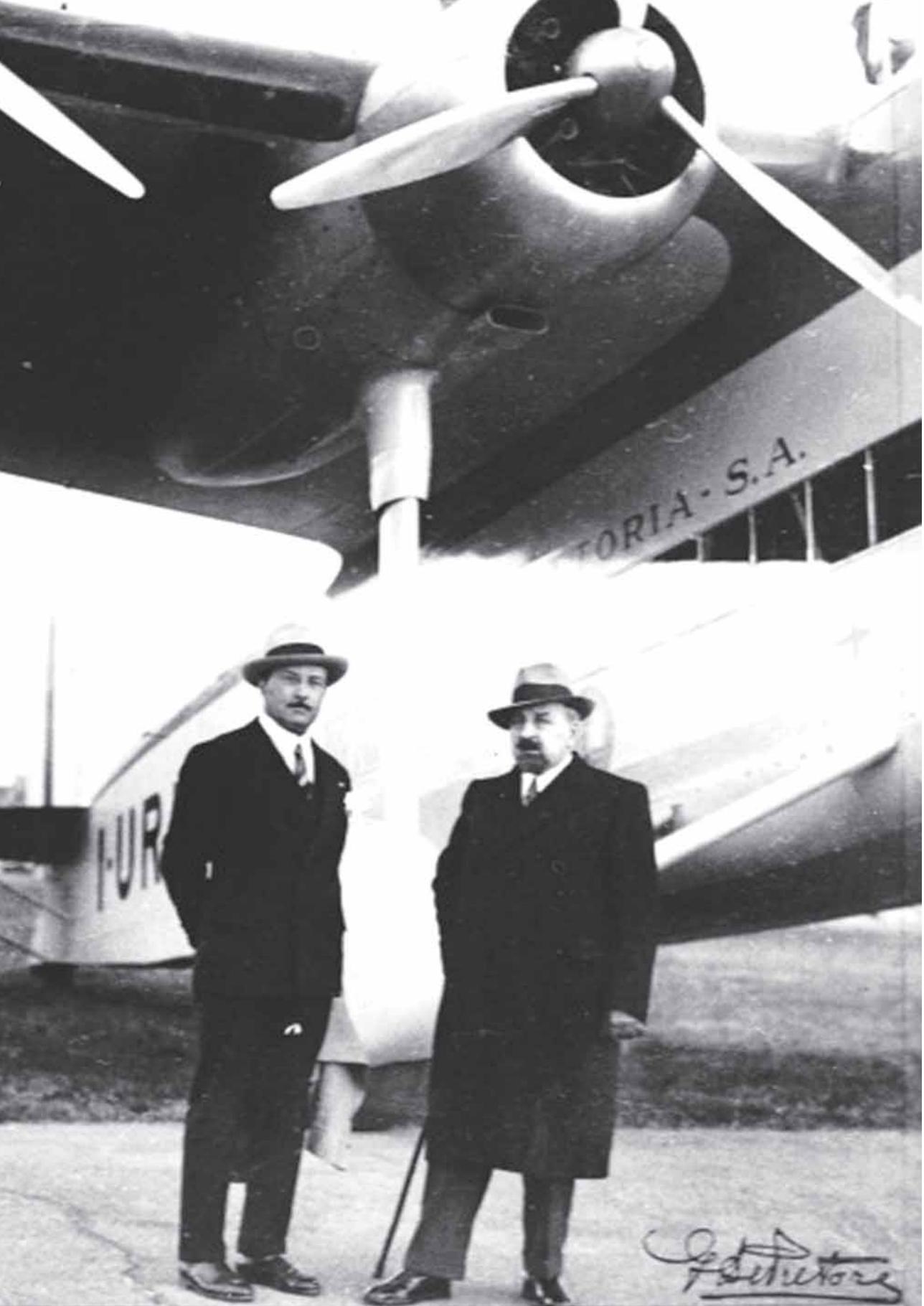
E proprio per tale motivo i due giorni dedicati a Marchetti nel giugno-luglio 2018 in omaggio al suo genio visionario hanno rivestito per Cori un’importanza fondamentale, perché rappresentano il primo passo verso la realizzazione nella nostra città di un museo a lui dedicato, in cui a testimonianza della straordinaria avventura professionale dell’ingegnere saranno raccolti e custoditi documenti, materiale d’archivio, filmati d’epoca, foto, disegni, modelli. La riflessione su questo progetto è già moltavanzata, tanto che mentre questo volume va in stampa stiamo attendendo la risposta al bando regionale per la valorizzazione di centri museali e culturali già esistenti attraverso l’utilizzo delle nuove tecnologie, al quale Cori ha partecipato tramite una rete di Comuni coordinata dalla prestigiosa Fondazione Caetani, capofila del progetto.

La caratura del personaggio Marchetti merita gli sforzi che stiamo compiendo. In lui si concretizzò un connubio speciale: eccezionali capacità tecniche unite a una spiccata creatività ed altrettanta inventiva. C’è chi ha usato per Alessandro Marchetti la definizione di ingegnere dall’inclinazione artistica. Ciò mi fa pensare al fascino che ebbero sulla sua giovane e fervida mente, i falchi quando si levavano dai nostri monti. «Salgono altissimi, calano fulminei, scivolano lentamente sulle ali spiegate e ferme, disegnando infiniti cerchi nel cielo». Sono parole sue, che sembrano rivivere nelle opere che faranno parte del futuro museo Alessandro Marchetti e che già abbiamo ammirato nella mostra “Fogli Volanti” curata da Mauro Carrera e descritta in questo stesso volume. “Fogli volanti” su cui numerosi artisti – con scritti, disegni, foto – hanno declinato la propria idea di volo ed espresso il proprio omaggio alla figura dell’ingegnere. Voglio ringraziare tutti loro per il prezioso contributo al ricor-

do di questo corese dal talento straordinario che dà lustro alla nostra città. Sembra che i suoi più stretti collaboratori raccontassero come i progetti da lui disegnati parevano spiccare il volo direttamente dal foglio. Ora da questi “Fogli volanti” nuovi voli spiccheranno le visioni, le immagini, le suggestioni in essi contenute. E grazie a questa antologia, la memoria del genio aeronautico che si lasciò ispirare dal volo dei falchi sui monti di Cori continuerà a vivere nella sua eredità intellettuale, ma anche nell’arte, così come compete ai grandi.

Tutto questo conferma che il progetto del Museo Marchetti non è una Chimera, come il nostro concittadino volle battezzare il suo primo e il suo ultimo progetto, ma una prospettiva concreta.

Mauro De Lillis
Sindaco di Cori



VICTORIA - S.A.

J. A. Victoria

SALUTO DELLA FAMIGLIA CAUCCI MOLARA-MARCHETTI

Gli eventi sino ad ora programmati in ricordo dell'ing. Marchetti, sia a Cori, che a Sesto Calende, che, infine, nelle diverse sedi anche istituzionali non sono mai stati scontati e prevedibili. Ogni volta il poliedrico carattere di Alessandro Marchetti ha dato il destro per sviluppare racconti e analisi inaspettate ed intriganti, oltre che formativi e stimolanti.

Le giornate di studio organizzate dal Comune di Cori e la Regione Lazio e gli eventi istituzionali a esse associate insieme al Comune di Sesto Calende sviluppano questa scia.

Certamente l'ing. Marchetti era un uomo di ragione e scienza: prima di tutto nella ricerca e sviluppo delle dinamiche del volo, poi nella pianificazione e nella gestione industriale, il tutto ispirato dall'etica e dal rispetto del prossimo. Nonostante le enormi responsabilità legate alla gestione di un'azienda con migliaia di dipendenti, da uomo libero ed estraneo alle logiche di potere non ha mai inseguito o tollerato compromessi. Per contrastare manifeste e oggettive incoerenze giunse a sfidare (e a battere!) nel duello a sciabola il Generale a capo della commissione che avrebbe dovuto approvare o negare – e infatti in un primo momento la negò - la commessa per l'acquisto da parte del Ministero dell'Aeronautica degli SM.55 che divennero poi orgoglio e frontiera della tecnologia italiana nel mondo. Attuò in azienda un assetto organizzativo e un sistema di *welfare* e formazione aziendale che fu rilanciato dalla Olivetti solo alcuni decenni dopo. L'ing. Olivetti per questo è a buon diritto ricordato nei manuali di storia economica. Ideazione, ricerca e sviluppo, organizzazione, produzione e comunicazione, tutto era pianificato e gestito secondo scienza – e coscienza – nulla era lasciato al caso.

Tutto questo, però, non esaurisce la persona e non spiega per intero il talento. C'è un altro mondo che lentamente viene svelato. L'ing. Marchetti era infatti fundamentalmente un creativo. Se è difficile dire se prevalesse la fantasia o la razionalità, la prima ha fatto sicuramente da propulsore a tutto il resto.

Nella foto: Alessandro Marchetti, a sinistra, con il padre Vincenzo, a destra. La foto potrebbe essere stata ripresa sull'aeroporto del Littorio il 27 marzo 1935 in occasione della prima visita a Roma del quadristore SM.74 visibile sullo sfondo.



L'estetica e il design, e, più in generale, l'arte sono state la cifra iniziale dell'opera di Marchetti ed ecco che queste suggestioni si saldano con i contenuti delle giornate di studio organizzate in questo contesto dal Comune di Cori.

La sua formazione artistica era molto accurata. Marchetti era cresciuto tra i dipinti e la biblioteca di arte di Giovan Battista Canevari, suo bisnonno, le collezioni di Raf faele, suo nonno ingegnere e collezionista e le fonti di erudizione che alcuni studiosi arcadi della sua famiglia avevano lasciato nell'archivio di casa. C'erano poi a disposizione le suggestioni delle opere dei paesaggisti olandesi che, affascinati dalla Penisola nel corso del "Gran Tour" avevano trovato a Roma una nuova casa e si erano imparentati con la famiglia Canevari, lasciando testimonianza viva della loro opera e dei propri talenti e interessi culturali. Da piccolo e da adolescente Alessandro aveva seguito presso l'Accademia di San Luca corsi di disegno "dal vero" e di storia dell'arte e tutto questo si era stratificato insieme alle nozioni tecnico-scientifiche dei suoi studi classici prima e di ingegneria poi.

Ricordare e associare, quindi, come proposto in queste giornate di studio a Cori la figura di Alessandro Marchetti all'Arte è perciò quanto di più appropriato e aiuta a comprendere una personalità razionale – ma complessa – da un'angolazione inedita, ma molto significativa che potrà trovare nuovi racconti nel futuro.

Farlo in modo congiunto alla comunità di Sesto Calende e, per di più, insieme alla sottoscrizione di un patto di gemellaggio tra le due città in suo ricordo crediamo sia un tributo di cui l'ing. Marchetti sarebbe altamente onorato.

Nel ringraziare, pertanto, i Comuni di Cori e di Sesto Calende, l'Associazione Gruppo Lavoratori Seniores della SIAI Marchetti, l'Associazione Savoia Marchetti Historical Group e gli studiosi coinvolti per l'impulso dato a questa iniziativa e, nel medio periodo, all'ambizioso progetto della realizzazione del Museo Ala Marchetti, formuliamo l'auspicio che tutto questo possa incarnare cultura, conoscenza, ma anche esempio e stimolo per le nuove generazioni.

Alessandro Caucci Molara - Marchetti

Nelle foto: Nel 1910 Marchetti progettò e costruì la Chimera, che volò a Centocelle l'anno successivo. Le immagini mostrano due diverse configurazioni, senza (sopra) e con la gondola per il pilota.



SALUTO DEL GLS SIAI MARCHETTI

La storia del Gruppo Lavoratori Anziani SIAI ha inizio nell'anno 1969, per volere di Bepi Capè, figlio di quel Luigi Capè che il 12 agosto 1915 aveva fondato l'azienda insieme a Domenico Lorenzo Santoni.

Il Gruppo nasceva con l'intenzione di radunare intorno a sé tutte le maestranze che lasciando l'azienda avrebbero potuto tramandare il loro contributo di conoscenza e di esperienza alle nuove generazioni entrate in SIAI e con l'intento di organizzare per i soci e loro famigliari varie iniziative associative, quali eventi ludici, culturali, associativi e assistenza sanitaria.

Con il passare degli anni la "mission" è via via mutata in funzione dei cambiamenti aziendali intervenuti per ristrutturazioni. Ad oggi la "mission" principale del nostro Gruppo, oltre naturalmente a mantenere le iniziative associative, è quella di salvaguardare, ristrutturare, conservare e valorizzare l'Archivio storico SIAI, formato da disegni, oggettistica, e documenti vari, a partire dal 1915 ad oggi.

Ultimamente il nostro archivio è stato accreditato dalla Soprintendenza dei Beni Culturali della Lombardia come Archivio storico Nazionale.

È in corso la procedura per l'accreditamento definitivo e siamo fiduciosi in un concreto sostegno sia da parte di Leonardo, proprietaria dei beni, sia da parte dell'amministrazione comunale di Sesto Calende, che tanto deve alla SIAI e ad Alessandro Marchetti.

In effetti, si è sempre parlato dell'ingegner Marchetti come imprenditore, come pioniere aeronautico, ma per noi è stato un grande benefattore, in quanto fino alla Seconda guerra mondiale è riuscito a dare dignità di vita a 1 1.000 dipendenti e tutti i Comuni intorno a Sesto Calende hanno potuto vivere in modo dignitoso grazie al suo genio e alla sua inventiva.

La figura dell'ingegner Alessandro Marchetti resterà sempre nei nostri cuori.

Marzio Mariani
Presidente Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti

Nella foto: Da sinistra, i tre protagonisti dell'affermazione della SIAI furono Luigi Capè, Italo Balbo e Alessandro Marchetti.



ALESSANDRO MARCHETTI
PIONIERE E GENIO VISIONARIO DELL’AEREAUTICA
DELL’INIZIO DEL NOVECENTO

La giornata di studi su Alessandro Marchetti si è svolta nell’ambito del progetto “Città Lepine”, un’iniziativa che ha l’obiettivo di perseguire la narrazione del territorio e valorizzare la comune identità culturale. Tali iniziative sono state realizzate dai Musei e dalle Biblioteche del Sistema Territoriale dei Monti Lepini, in collaborazione con gli Istituti di ricerca e realtà associative, in modo da sviluppare progetti che hanno l’ambizione di far conoscere il nostro territorio, attraverso i suoi beni culturali, ambientali e i suoi personaggi illustri.

L’evento dedicato all’ingegner Marchetti, progettista e realizzatore di importanti opere infrastrutturali e pioniere delle costruzioni aeronautiche, rappresenta una delle iniziative più significative del progetto “Città Lepine”.

Marchetti, all’inizio del Novecento, si dedicò all’ideazione di modelli all’avanguardia nella tecnica aeronautica, i quali divennero rapidamente famosi a livello mondiale, come l’idrovolante S.16 che per 370 ore sorvolò tre continenti, percorrendo 55.000 km.

Nella sua lunga e qualificata attività di progettazione produsse oltre sessanta velivoli, innovativi dal punto di vista ingegneristico e tecnologico.

L’enorme successo commerciale di tali velivoli portò la SIAI Marchetti, azienda aeronautica leader negli anni Trenta, ad occupare oltre 11.000 dipendenti.

Marchetti fu un uomo lungimirante, che legò indissolubilmente la sua vita all’aeronautica; egli rappresenta, ancora oggi, uno dei cittadini più illustri dell’antica Città di Cori e dell’intero territorio dei Monti Lepini.

Un museo che ricordi la complessa personalità di questo genio visionario può rappresentare un concreto esempio per tramandare la sua peculiare eredità scientifica e intellettuale e dare lustro alla sua città natale.

Quirino Briganti
Presidente
Compagnia dei Lepini

La cerimonia di gemellaggio tra Cori e Sesto Calende, firmata all’interno del Chiostro di Sant’Oliva il 1° luglio 2018, per coincidenza nell’85° anniversario della partenza degli SM.55X da Orbetello per la seconda crociera atlantica [foto di Piero Manciocchi].



Gregory Alegi

GLI IDROVOLANTI NON AMMARANO A CORI?

Verso l'Ala Marchetti del Museo della Città e del Territorio

1. Introduzione

Riflettendo sul limitato successo della fantascienza in Italia, Carlo Fruttero e Franco Lucentini dissero che «Un disco volante non può atterrare a Lucca». A mezzo secolo di distanza, la battuta – che nel nostro caso potrebbe essere parafrasata con «Un idrovolante non può ammarare a Cori» – può essere usata quale metafora per mettere in guardia dai progetti faraonici, slegati dal territorio di riferimento o rivolti a un pubblico indefinito.

L'Ala Marchetti, il progetto per rendere permanente il ricordo del progettista e imprenditore Alessandro Marchetti (1884-1966) nel suo paese natale, non corre questo rischio. L'idea, elaborata per il bando regionale del 2018,² si caratterizza infatti per un'attenta analisi delle strategie, dei vincoli,

Sono grato ad Angelo Bianchi per avermi coinvolto sin dalle prime fasi nel "ritorno a casa" di Alessandro Marchetti ed all'assessor e Paolo Fantini per il prezioso supporto prestato nel reperimento di dati e riferimenti sui musei, le attività culturali e il turismo a Cori.

¹ Benché la frase sia spesso citata tra i cultori di letteratura fantastica, la sua esatta datazione e fonte sembrano oggi perdute. Cfr. tra gli altri Arielle Saiber e Umberto Rossi, "Introduction: Italian SF: Dark Matter or Black Hole?", in *Science Fiction Studies* n. 126, vol. 42, parte 2 (luglio 2015), in rete a www.depauw.edu/sfs/abstracts/a126.html#f2; Gianfranco DeTurreis "Luci e ombre di Carlo Fruttero-fantascientista", in rete a iltredicesimocavaliere.wordpress.com/2013/02/11/luci-e-ombre-di-carlo-fruttero-fantascientista/. Per una lettura ironica, cfr. Francesca Garelo, "Vacanze intelligenti", in *L'uomo che volle farsi strega*, Napoli, Homo Scrivens, 2013, pp., 171-181.

² Bando DTC – Distretto Tecnologico per le nuove tecnologie applicate ai beni ed alle attività Culturali - Ricerca e sviluppo di tecnologie per la valorizzazione del patrimonio culturale (15/03/2018 – Bollettino Ufficiale della Regione Lazio - N. 22 - Supplemento N. 1). In rete: www.lazioinnova.it/wp-content/uploads/2018/03/AvvisoDTC_intervento2.pdf.

Nella foto: Il trionfale arrivo dei 24 idrovolanti SM.55X a New York il 19 luglio 1933 è uno degli eventi che legano indissolubilmente Marchetti alla storia aeronautica mondiale [foto collezione Gregory Alegi].

delle risorse e dei linguaggi per delineare un approccio sostenibile, caratterizzato da un'elevata qualità della progettazione dei contenuti e dalla sostenibilità a lungo termine, nel quale il territorio è il primo bacino d'utenza di ogni iniziativa. In questo modo, Marchetti tornerà a lavorare per Cori sia rinforzandone la notorietà sia attivando flussi turistici.

Punti chiave del progetto sono la condivisione del percorso, l'apertura al territorio, l'impostazione basata sulla realtà ma non limitata alla prospettiva tecnologica ("i bulloni") e l'inserimento organico delle attività e della dimensione Web.

2. Marchetti a Cori: tappe di un percorso condiviso

Alessandro Marchetti è senz'altro il più noto dei personaggi coresi del 20° secolo. Grazie alla fama dei suoi velivoli, protagonisti di imprese sportive (come il monomotore SM.64, che stabilì numerosi primati mondiali), di voli di massa (come l'idrovolante SM.55 usato per le trasvolate atlantiche) e della Seconda guerra mondiale (con l'aerosilurante SM.79 e il trasporto SM.82), Marchetti trascende non solo l'ambito locale ma addirittura quello nazionale, collocandosi nel ristretto novero dei personaggi aeronautici italiani di fama mondiale.³ Quale prima indicazione della sua notorietà, nella primavera 2018 le ricerche su Google di "Alessandro Marchetti" (che comprende, oltre al progettista, anche un calciatore e un musicista omonimi), "ing. Alessandro Marchetti", "SIAI Marchetti", "Savoia Marchetti" e "Marchetti airplane" davano quasi 2,5 milioni di risultati, pari a un terzo delle ricerche sulla parola "Cori" (sulle quali, stanti le limitazioni dei motori di ricerca, convergono però anche quelle delle formazioni musicali etc.).

Nonostante questo, con il passare delle generazioni la sua figura, negli anni Sessanta ancora molto nota tra i concittadini, è stata gradualmente dimenticata. Nell'ultimo decennio è iniziata una riscoperta nella quale si mescolano tendenze generali e specifiche iniziative locali. Tra i primi si possono citare la crescente sensibilità per la storia aeronautica e la conservazione delle sue testimonianze materiali, nata alla metà degli anni Settanta, e il graduale affievolirsi della pregiudiziale politica, avviata soprattutto grazie all'opera storiografica di Renzo De Felice. Tra le seconde si possono citare la mostra per il 50° anni-

³ I progetti SIAI sono sempre stati contraddistinti dalla lettera S, spesso affiancata dalla lettera M in seguito all'ingresso di Marchetti. L'esatta cronologia di tale modifica è incerta, ed in alcuni casi sui manuali sono presenti entrambe le sigle S e SM. Poiché questo lavoro rientra in un progetto incentrato sulla figura di Marchetti, si è ritenuto di uniformare l'uso di SM, salvo l'inesistente S.21 del film *Porco Rosso* e l'SF.260 progettato da Stelio Frati.

versario della morte (2016), il docufilm di Angelo Bianchi *Con gli occhi pieni di cielo* (completato nel 2017 in esito a un intenso lavoro nell'arco di almeno due anni, con la partecipazione delle scuole del territorio), la partecipazione al già richiamato bando regionale per l'innovazione museale (5 giugno 2018)⁴ e la giornata di studi ScaffAli (30 giugno 2018).

L'interesse interno si è incrociato con quello esterno, sviluppatosi in maniera autonoma in provincia di Varese attorno alla tradizione industriale della SIAI Marchetti e nel mondo nell'apprezzamento e ricordo dei velivoli SIAI. In particolare, il centenario della fondazione della SIAI celebrato nel 2015 e il contemporaneo lancio del progetto per una riproduzione museale dell'SM.55X da parte di ex personale dell'azienda si sono subito saldati con l'interesse corese, sfociando nel gemellaggio con Sesto Calende firmato il 1° luglio, a magine di ScaffAli.⁵

3. Un progetto aperto al territorio

Benché la vita e l'attività di Marchetti siano evidentemente centrali al progetto dell'Ala, la mancanza di una collezione ricevuta e l'obiettivo di evitare un approccio eccessivamente "eroico" convergono nel suggerire di declinare il tema nel senso dell'intera storia aeronautica pontina.⁶ Tale impostazione è confermata dalla rassegna preliminare in sede di progetto, che ha evidenziato numerosi spunti con i quali integrare ed ampliare la trattazione, moltiplicandone l'attrattività e superando il pericolo dell'eccessiva focalizzazione.

Direttamente legata alla cittadina è per esempio la figura, tutta da scoprire, di Ettore De Carolis, pioniere dell'aviazione nato a Cori il 10 agosto 1889, ufficiale del Genio brevettatosi pilota ad Aviano il 19 ottobre 1912, primatista italiano di quota nel 1913, comandante della 76^a Squadriglia Caccia dalla sua costituzione il 25 maggio 1916 al 22 aprile 1917, per passare quindi alle scuole di volo.⁷ Un legame molto stretto esiste con l'aeroporto militare di Latina, sul

⁴ Comune di Cori, deliberazione della giunta municipale n. 85 del 5 giugno 2018, "Partecipazione Avviso Pubblico Ricerca e sviluppo di tecnologie per la valorizzazione del patrimonio culturale intervento 2 del Distr. Tecn. per le nuove tecnologie applicate ai beni ed alle attività culturali fra Fondazione Caetani comune di Cori e comuni di Norma, Sermoneta, Rocca Massima per richiesta di contributo Regione Lazio per progetto Lanfiteatro dei Monti Lepini: il cuore di Ninfa."

⁵ Sulla ricostruzione dell'SM.55X cfr. il contributo di Filippo Meani in questo stesso volume. A conferma della riscoperta di Marchetti, iniziative analoghe sono state proposte dall'associazione I-CARE e dal gruppo Replica S.55 (replica55.it).

⁶ Per le vicende aeronautiche della zona cfr. Euro Rossi, *Nido d'aquile. Storia dell'aeronautica nell'agro pontino*, [Formia], 2015.

⁷ Per notizie preliminari su De Carolis cfr. Luigi Mancini, Milano, Aeronautica, 1936, ad



Con il lancio dell'Ala Marchetti sarà possibile cogliere l'opportunità di salvare i cimeli di aerei SIAI Marchetti che dovessero fortuitamente emergere, come la struttura della fusoliera anteriore di un trimotore SM.82 segnalata a Rodi nel 1989 ma oggi perduta [foto collezione Gregory Alegi]. Sotto, la mancata valutazione preliminare della sostenibilità del progetto ha portato al fallimento di diverse ambiziose iniziative.

quale gli aerei SIAI Marchetti hanno operato per 48 dei suoi 80 anni di esistenza, prima con i trimotori SM.79, SM.81 e SM.84 di vari enti addestrativi e operativi (1938-43), poi con gli SM.82 del 36° Stormo (1953-55) e infine con gli SF.260 del 70° Stormo (dal 1976). La prossimità geografica è tale che non è difficile immaginare il progettista che, durante le visite a Cori, osservava arrivare e partire da Latina gli aerei che portavano il suo nome. Più alterne, ma ricche di stimoli, le vicende dei campi di fortuna istituiti a Cisterna, Terracina e Sezze intorno al 1925 e dismessi dopo circa dieci anni, con una importante coda per la sola Sezze per la selezione dell'aliante standard per le Olimpiadi previste a Helsinki nel 1940, ma naturalmente non svoltesi per la guerra. A Norma vi è intensa pratica di parapendio, mentre dal 2014 a Rocca Massima esiste, infine, la *ZipLine* "Flying in the sky", lunga 2.250 metri e in grado di far raggiungere velocità nell'ordine dei 150 km/h.⁸

A tali vicende infrastrutturali e operative si aggiungono, dal 1968, gli insediamenti industriali della Irvin di Pomezia (dal 1968, oggi attiva come Aero Sekur), della Aviointeriors di Latina (1974), della Marconi di Cisterna (1973, oggi Selex ES) e della SICAMB di Latina Scalo (1975). Ciascuna di queste storie, al momento inesplorate, si potrà tradurre in contenuti museali e percorsi diffusi sul territorio, con Cori quale punto di partenza e di arrivo, in una sorta di metafora della vita di Marchetti. Un legame ideale esiste infine con Ardea, ove Gabriele D'Annunzio nel romanzo *Forse che sì forse che no* (1910) ambienta la partenza di un'ardita trasvolata per la Sardegna.

Guardando a est, è possibile ricomprendere nel bacino di riferimento il campo di volo di Ardena, sede di attività di paracadutismo, e persino le attività missilistiche di Avio a Colferro. Il marchio SIAI Marchetti, infine conosce una diffusione in Italia grazie alle costruzioni su licenza, alle esportazioni e presenze dei progetti dell'ingegnere corese.

A questo ricco patrimonio, certamente ampliabile in fase di attuazione del progetto, sarà possibile attingere storie e collegamenti per l'attività dell'Ala.

4. Le sfide del progetto

Per i musei nati attorno a collezioni formatesi presso soggetti istituzionali o industriali in parallelo allo sviluppo stesso degli eventi, il racconto è dettato

vocem; Enrico Marescalchi (a cura di), *Album dei pionieri della aviazione italiana*, Roma, Associazione Nazionale Pionieri dell'Aeronautica, 1982, p. 54; Roberto Gentilli e Paolo Varriale, *I reparti dell'aviazione italiana nella grande guerra*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica/Ufficio Storico, 1999, pp. 251-252.

⁸ Si veda la pagina istituzionale <https://flyinginthesky.it/it/>.

dagli oggetti ricevuti e la capacità di stupire è in qualche modo intrinseca: il Flyer con il quale il 17 dicembre 1903 Orville Wright divenne il primo uomo a volare, la Gräf & Stift a bordo della quale il 28 giugno 1914 fu ucciso l'arciduca Francesco Ferdinando, il Boeing B-29 che il 6 agosto 1945 sganciò l'atomica su Hiroshima suscitano emozioni in qualsiasi contesto espositivo. Altri fanno affidamento sulle dimensioni della collezione per creare una continuità di visita, senza necessariamente progettare una narrazione o un'esperienza complessiva.

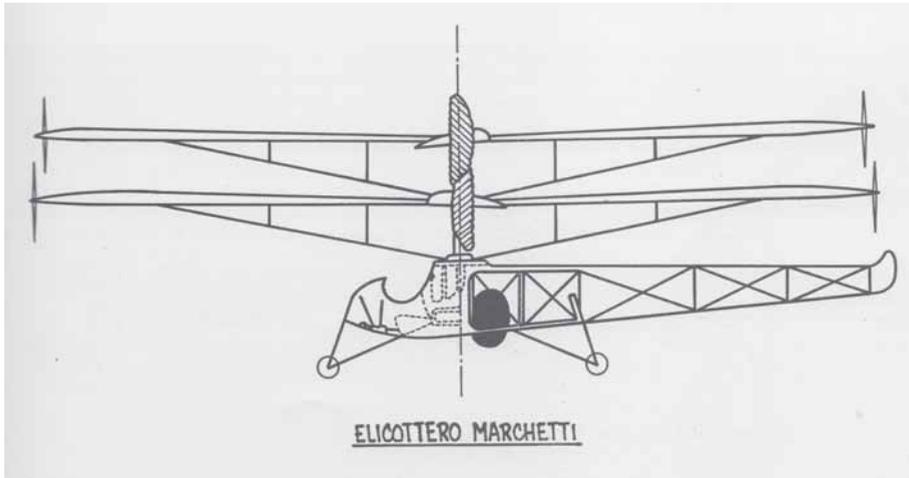
Per molte nuove collezioni, tale via non è in realtà proponibile a causa della rarità degli aerei di autentico valore storico e della difficoltà di reperire e mantenere spazi idonei. È pertanto essenziale definire attentamente il progetto, individuando i punti di forza e le nicchie sulle quali puntare per costruire una narrazione al tempo stesso attrattiva e focalizzata, che offra, in modo compatibile con le risorse e gli spazi, una proposta qualificata e sostenibile. Per la nascente Ala Marchetti, si è scelto di puntare sulla realtà, sfruttando la mancanza di macro-oggetti per ampliare il racconto dalla pura dimensione tecnologica a quelle biografiche, sociali, economiche e del territorio. Ciò permetterà di superare, almeno inizialmente, le difficoltà legate alla mancanza di aerei completi e agli spazi ridotti offerti dal Museo della Città e del Territorio destinato a ospitare l'Ala Marchetti.

Passando dai velivoli completi alle loro parti, il problema si riduce considerevolmente tanto in termini di disponibilità quanto di spazi necessari per l'esposizione. Per citare alcuni esempi, solo negli ultimi due anni sono stati recuperati da privati due castelli motore di SM.84 in Umbria e i piani fissi di coda di un SM.79 in Grecia, mentre molta componentistica di SM.79 (comprese parti strutturali) è stata scoperta in Emilia Romagna. Tra le parti prodotte da terzi per l'uso su aerei SIAI Marchetti sono disponibili motori di vario genere, eliche, strumenti e persino cruscotti completi.

Passando infine alla memorabilia e alle tracce minori, si potrà attingere con una certa facilità a modelli originali di fabbrica, riproduzioni moderne (come la Chimera ricostruita in scala 1/5 da Flavio Urbani nel 2015-16), uniformi, attrezzature, oggettistica relativa alle Crociere atlantiche e altri materiali eterogenei da inserire e valorizzare all'interno del percorso espositivo. L'avvio del progetto potrà insomma sbloccare una oculata politica di acquisizioni, con un misto di tipologie (acquisto, prestito, a breve o lungo termine) da studiare di volta in volta in funzione delle risorse e delle priorità.⁹

Gli oggetti reali, ricchi dei segni del tempo trascorso, saranno presentati in un contesto tecnologico attentamente concepito per integrarli con spiega-

⁹ Alcuni modelli e cimeli sono già stati individuati presso privati, tendenzialmente disponibili ad affidarli all'iniziativa corese.



Nel 1920 Marchetti fu tra i pionieri dell'elicottero in Italia, ma trent'anni dopo rifiutò la costruzione su licenza del Bell 47 che fece la fortuna dell'assai più piccola e meno blasonata Agusta. Questi due elementi potrebbero fornire all'Ala Marchetti spunto per una delle mostre temporanee necessarie per mantenere l'interesse nel tempo [disegno tratto da GIORGIO EVANGELISTI, Gente dell'aria 3].

zioni ed esperienze, mantenendone la centralità per marcare la differenza tra il luogo “museo” e la dimensione “schermo domestico” ma anche per evitare la rincorsa di standard tecnologici la cui continua evoluzione è spesso troppo onerosa per le piccole strutture, che rischiano di passare da “stato dell’arte” a “obsoleto” più rapidamente dei sistemi di *home entertainment* e *gaming*. Il riferimento filosofico è il Museo Alinari di Trieste, che presenta un ridotto numero di oggetti fisici affiancati da proiezioni olografiche e grandi schermi con altri contenuti attentamente progettati.¹⁰ In particolare, questo comporta lo sviluppo in proprio di oggetti digitali di alta qualità, intesa non solo come risoluzione, ma anche come dettaglio e rarità, in modo che l’esperienza digitale non sia percepita come un surrogato autarchico di macchine disponibili altrove (come gli SM.79 di Vigna di Valle, Trento e Vollandia/Piacenza) ma la ricostruzione scientifica di aerei estinti o mai esistiti (come l’idrocorsa SM.65 o il caccia a reazione SM.133). Oltre a evitare l’effetto videogiochi, la costruzione di questi modelli andrà a costituire un patrimonio di proprietà intellettuale dell’Ala, da utilizzare per accedere al circuito museale aeronautico talvolta ricco di oggetti ma spesso povero di idee e soluzioni espositive.

All’esposizione si affiancherà un’importante dimensione digitale, con la quadruplice missione di promuovere l’Ala e Cori (con un proprio sito, sinergico con il sito istituzionale del Museo e quello del turismo corese, www.museodicori.it e www.scoprirecori.it), di museo virtuale (anche attraverso mostre ed eventi digitali, comprese le registrazioni degli eventi del museo) e di deposito digitale delle informazioni su Marchetti (schede velivoli, disegni tecnici, elenchi di produzione, biografie di protagonisti, biblioteca aeronautica virtuale).

5. Un’Ala sostenibile

A pena di un inevitabile fallimento, parametro centrale di ogni nuovo progetto museale deve essere la sostenibilità, tanto nel senso gestionale quanto in quello culturale.¹¹ Per il primo aspetto, tenuto conto della prima localizzazione nel complesso monumentale di Sant’Oliva, con una superficie coperta iniziale di 328 metri quadri, è essenziale una stretta integrazione con il Museo

¹⁰ Marianna Accerboni, “Un’astronave di luce, colore e suono”, *Artedossier*, a. XXXII n. 346 (settembre 2017), pp. 26-29.

¹¹ Tra le iniziative già chiuse in Italia ricordiamo il Museo l’Aeroplano di Arona (Novara), inaugurato nel 1994 e il parco Velivoli Storici Deltaland di San Possidonio (MO), attivo dai primi anni Novanta; per quelle in via di dismissione o forte riduzione al momento in cui scriviamo, il Museo Vorrei Volare di Pegognaga (Modena), inaugurato nel 2000 e il Museo dell’Aviazione di Cerbaiola (RN), inaugurato nel 1995.

della Città e del Territorio.¹² Il Progetto Marchetti verrà quindi a caratterizzarsi come Ala Marchetti del Museo già esistente, evitando la duplicazione di strutture operative incompatibili con le risorse disponibili. A sua volta, il completamento del recupero dell'edificio che lo ospita e l'ampliamento del periodo coperto sino al 20° secolo renderanno il Museo in grado di svolgere ancora meglio la propria missione, aumentandone l'interesse per i diversi pubblici di riferimento.¹³

Sotto il profilo culturale, l'esperienza dei musei tematici indica la sfida di sostenere nel tempo un adeguato livello di interesse. La difficoltà è tanto maggiore per i musei di dimensioni contenute che narrano storie universali attraverso la valorizzazione di aspetti circoscritti (personaggi o eventi locali) e misurandosi con le specificità di spazi e collezioni anch'essi circoscritti, com'è il caso dell'Ala Marchetti, le cui caratteristiche architettoniche precluderebbero al momento l'esposizione di un velivolo completo, la cui acquisizione o riproduzione resta comunque un obiettivo a medio termine. Ma se anche dovesse rendersi disponibile – poniamo – un SM.55 o un SM.79, per evitare l'“effetto disco volante” il progetto culturale non potrebbe comunque appiattirsi su di esso, ma inserirlo in un contesto di storie (di uomini, di imprese, di impieghi, di tecnologie, di confronti, di passaggio alla mitologia) che sulla macchina convergono e da essa si sprigionano.

Strumento essenziale del progetto culturale dovrà essere l'integrazione dell'Ala nell'offerta culturale di Cori, in particolare per quanto riguarda le funzioni di biblioteca e archivio, il cui potenziamento nella direzione aeronautica dovrà avvenire appoggiandosi alla Biblioteca Civica “Elio Filippaccio Accrocca” e all'Archivio Storico Comunale “Pier Luigi De Rossi”.¹⁴ Altrettanto importante sarà individuare forme di collaborazione con le associazioni già attive sul territorio, partendo da quelle d'Arma e aerospaziali.

Come indicato nella proposta presentata per il bando regionale, l'Ala potrà utilmente integrarsi con altre strutture e dispositivi museali del territorio pontino, sia per la condivisione di soluzioni tecnologiche e servizi sia per la costruzione di un'offerta maggiormente attrattiva. Nella più ampia prospettiva

¹² Il Museo della Città e del Territorio è stato finanziato dall'Unione Europea (DOCUP Obiettivo 5b, Lazio 1994-1999, Misura II) attraverso i programmi dell'Ufficio Musei dell'Assessorato Cultura della Regione Lazio e aperto nel novembre 2000.

¹³ Il Museo comprende oggi otto sezioni cronologiche e tematiche (Geografia; Preistoria e protostoria; Età arcaica; Età romana; Alto medioevo; Medioevo; Età moderna), alle quali l'Ala Marchetti aggiungerà l'età Contemporanea.

¹⁴ Si vedano in questo volume i contributi di Teodori, Cecchi, Garello e Lazzeri. Sull'attuale archivio cfr. www.archivitaliani.it/archivio-storico-di-cori.

delle attività, per mantenere l'interesse alto nel tempo sarà necessario prevedere come parte integrante del Progetto la realizzazione di eventi e mostre temporanee.¹⁵ Queste ultime potrebbero essere svolte in collaborazione con un circuito di musei medio-piccoli, della cui costruzione Cori potrebbe essere un soggetto promotore insieme a Sesto Calende e Lugo¹⁶, altre iniziative museali aeronautiche stanno maturando in diverse località italiane, tra le quali Castiglione del Lago. Come ha lasciato intravedere la mostra "Fogli volanti" allestita da Mauro Carrera a margine della giornata di studi, tra le iniziative potranno trovare spazio anche quelle non strettamente legate alla storia e alla tecnica.¹⁷ Prendendo spunto dai falchi in volo sui Lepini che Marchetti amava citare come prima fonte del proprio interesse aviatorio, si potrebbe immaginare per esempio una esposizione ornitologico-naturalistica; attorno al rifiuto di Marchetti di acquistare la licenza del Bell 47, si potrebbe raccontare la storia dell'elicottero in Italia; collegandosi all'inesistente Savoia Marchetti S.21 di *Porco Rosso* si potrebbe ipotizzare una rassegna di fumetti e film d'animazione legati al volo, e così via.

Nella dimensione della sostenibilità rientrano naturalmente le risorse disponibili e, soprattutto, quelle reperibili cogliendo le opportunità legate a bandi, concorsi e programmi vari, anche a carattere europeo. Due importanti esempi in tal senso sono offerti da progetti realizzati in Irlanda e Italia. Nel primo caso, a Foynes è stato realizzato un Flying Boat Museum (museo degli idrovolanti) che racconta la storia dei primi voli transatlantici di linea attraverso la costruzione con fondi UE di un simulacro in scala 1:1 di uno degli idrovolanti Boeing 314 che da Foynes partivano e arrivavano.¹⁸ Le piccole dimensioni della località, la sua non centralità nei percorsi turistici, il riutilizzo di un ambiente storico (l'edificio che fungeva da terminal), la mancanza di una collezione di macro-oggetti originali presentano diverse similitudini con l'Ala

¹⁵ L'esperienza del Museo della Città e del Territorio mostra l'importanza di questi eventi: nel 2017 le sole Giornate di Primavera del FAI (25-26 marzo) hanno portato 1.294 visitatori, pari al 43% dell'anno. Un caso estremo è il Museo Bonfanti-Vimar di Bassano (VI), specializzato in automobili, che pur privo di una importante collezione permanente è riuscito ad attrarre il pubblico grazie alle mostre tematiche con rotazione semestrale, che offrono al pubblico nuove e frequenti occasioni di visita.

¹⁶ Sul Museo Baracca di Lugo (RA), che nell'ultimo quindicennio si è profondamente rinnovato per uscire dalla precedente impostazione eroica, cfr. il contributo di Paolo Varriale in questo volume. Si noti che a somiglianza del Museo della Città e del Territorio di Cori, anche il Museo Baracca è di proprietà e gestione comunale.

¹⁷ Su *Fogli volanti* si veda, oltre al contributo di Mauro Carrera in questo stesso volume, l'omonimo catalogo da lui curato (Cori, Biblioteca Civica, 2018).

¹⁸ Su Foynes, di recente ampliatisi nel tempo anche alla storia marittima locale, si veda www.flyingboatmuseum.com.

Marchetti. In Italia, il Museo del Piave di Caorera di Vas (Belluno) ha costruito, con fondi di un progetto INTEREG comunitario, una riproduzione volante in scala 1:1 dello Spad XIII dell'asso Francesco Baracca, utilizzandolo poi per promuoversi nelle manifestazioni aeree nazionali.¹⁹

6. Conclusioni

La progettazione di ogni nuovo museo – o, nel caso di Cori, dell'Ala – deve contemperare la capacità di raccontare e stupire con la sfida di sostenersi a tempo indeterminato, ponendosi obiettivi realistici e realizzabili anche in termini di coesistenza con le strutture già esistenti, che debbono percepirlo come alleato anziché come concorrente.²⁰

In questo senso, gli aspetti tecnologici e contenutistici l'Ala Marchetti sono stati parametrati a esperienze recenti, che presentano punti di contatto con la situazione, la dimensione e gli obiettivi di Cori e forniscono preziose indicazioni su aspetti cruciali quali la possibilità di una sezione aeronautica senza oggetti totemici (Alinari), la sostenibilità economico-culturale di un museo tematico (Baracca), la compatibilità del tema aerospaziale con sedi in edifici tradizionali preesistenti (Baracca, Foynes) e la capacità di attrarre visitatori in località fuori dei percorsi classici (Foynes).

Tale modello operativo permetterà di sfruttare l'enorme patrimonio iconografico sull'attività di Marchetti e di illustrarla compiutamente trasformando l'impossibilità di un'esposizione fisica completa negli spazi disponibili in un'opportunità per rinnovare il linguaggio della museologia aeronautica. In più, garantisce la possibilità di complete e rapide riconfigurazioni per mostre tematiche o eventi temporanei. Altrettanto importante è il realismo nell'ampliamento della collezione, compresi gli aspetti di immagazzinaggio, conservazione e manutenzione che l'entusiasmo porta troppo spesso a trascurare, con annessa saturazione delle risorse disponibili e la perdita di opportunità.

A queste condizioni, gli idrovolanti potranno ammarare anche a Cori.

¹⁹ Sulla ricostruzione dello Spad XIII si veda www.museodelpiavevincenzocolognese.it.

²⁰ Nel bacino di riferimento insistono il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, a Bracciano, il Museo del Servizio Aereo della Guardia di Finanza, a Pratica di Mare e Piana delle Orme, a Borgo Faiti (Latina), con una sezione aeronautica di recente apertura; singoli velivoli sono presenti in altre strutture quali la Scuola Ufficiali Carabinieri di Roma, l'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio di Roma, il Museo della Motorizzazione Militare di Roma.



1911-1912

Nuove prospettive

La "dolce vita" di quel periodo narra la considerazione di cui gode, testimoniata dai compiti affidati che vengono affidati e dalle esaltate caratteristiche compilate. Nello stesso periodo, il...



Il capitano Giuseppe Caracciolo, 1874, con il primo sergente...

A Roma, in quegli anni, missioni e esercitazioni del suo squadrone, scrivendone poi a casa. È possibile all'apprensiva madre che, nella lettera siva, deve essere prontamente rassicurato. Non è dato sapersi quanto l'intento fosse, certo è che l'idea di imparare a pilotare doveva essersi affacciata alla mente di Francesco, tanto che poi scrive a questa volta ben consapevole di aver fatto domanda per andare a studiare le lingue.



Paolo Varriale

UNA CITTÀ, UN AVIATORE, UN MUSEO **Lugo e l'esperienza del Museo Baracca**

1. Introduzione

Francesco Baracca (1888-1918) fu il maggiore asso della caccia italiana della Prima guerra mondiale, con 34 vittorie confermate in combattimento aereo e una immensa popolarità che travalicò subito i confini nazionali. ¹ Nella sua città natale, Lugo di Romagna, in provincia di Ravenna, esiste un museo a lui dedicato che negli ultimi anni ha saputo rinnovarsi conseguendo non trascurabili risultati.

Tra la situazione di Baracca a Lugo e quella di Marchetti a Cori vi sono elementi comuni, in primo luogo perché entrambe le realtà sono legate ad un personaggio della storia aeronautica la cui fama è diffusa a livello globale, sebbene non sempre la relazione con il luogo di origine abbia un riscontro immediato. Altro importante punto di contatto è la gestione diretta del Museo da parte del Comune, la cui direzione è affidata a personale interno all'amministrazione.

Accingendosi Cori ad avviare un'importante iniziativa culturale nel nome di Marchetti, è dunque utile considerare quali obiettivi si fosse posto il Museo Francesco Baracca a fronte di problematiche sostanzialmente simili, come pensasse di raggiungerli e quali siano stati i risultati ottenuti.

2. Il Museo Baracca: le origini

Non sarà inutile fare qualche accenno alle vicende del Museo Baracca onde meglio apprezzare la situazione di partenza. Nel quadro del più generale sforzo per la memorializzazione della Grande Guerra e dell'elaborazione dei

¹ La biografia più recente è PAOLO VARRIALE, *Francesco Baracca*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2018.

Nella foto: Divisa di Francesco Baracca esposta a Roma nel 2016. Il Museo Baracca è oggi partner di mostre e iniziative con altri musei e istituzioni italiane e straniere [foto Museo Baracca].

suoi enormi costi e sofferenze, a Lugo fiorirono negli anni numerose iniziative intitolate all'asso, assunto ad eroe eponimo, non senza l'attivo interessamento della famiglia.² Il Museo Baracca venne formalmente inaugurato il 16 giugno 1926 esponendo in una sala appositamente allestita all'interno di un torrione della Rocca Estense un caccia Spad VII, assieme a cimeli relativi alla vita di Baracca, alla sua attività di ufficiale di Cavalleria prima e di aviatore poi. Il Museo entrò a far parte del circuito delle visite nel quadro delle celebrazioni del conflitto appena concluso in generale e della specifica venerazione per Baracca in particolare. Non abbiamo dati sulla provenienza e categoria dei visitatori, ma una fonte cita per i primi tre anni di apertura 3.550 persone. Non sappiamo quale peso dare a questa cifra mancandoci riscontri di istituzioni analoghe e tenendo comunque presente il non essere allora Lugo una località di forte richiamo turistico, nonché le oggettive minori capacità di spostamento della popolazione dell'epoca.

Il Museo rimase alla Rocca fino al 1990, quando le collezioni, nel frattempo arricchitesi di donazioni di diverso genere, vennero spostate nell'attuale sede, la casa natale di Baracca, ove fu riaperto il 20 giugno 1993 dopo una serie di necessari lavori alle strutture. In quell'ambito un primo segno del nuovo corso verso cui si stava aprendo il Museo fu il restauro dello Spad VII 2489, operato dai volontari della sezione torinese del Gruppo Amici Velivoli Storici con il supporto della FIAR, una ditta oggi confluita nel gruppo Leonardo-Finmeccanica.⁴

Il nuovo ambiente, cui pure si aggiunsero successivamente ulteriori spazi con la disponibilità del secondo piano dell'edificio, permise una prima più organica e funzionale sistemazione dei materiali e dell'apparato critico.⁵ Il percorso espositivo è stato poi in seguito affinato da diversi interventi, specie dopo la chiusura fra il 2015-2016 per la necessità di adeguare la struttura alla normativa antisismica.

3. Un nuovo piano

Quando pure siano eccellenti per materiali esposti, collocazione ed apparato critico, gli enti di questo genere corrono il rischio di non fare notizia,

² Per un riassunto di tali iniziative, GREGORY ALEGI - CESARE FALESSI, *L'asso degli assi*, Roma, Bariletti, pp. 163-169.

³ *Onoranze funebri all'Eroe Francesco Baracca dal 1913 al 1945*, a cura di Giovanni Manzoni, Lugo, Walberti, s.d.

⁴ LUCIANO BERTOLO, "Operazione Grifo", in *Ali Antiche*, n. 18, 1990, pp. 7-9; ALEGI - FALESSI, cit., pp. 189-203.

⁵ Daniele Serafini, con la consulenza scientifica di PAOLO VARRIALE, *Museo Francesco Baracca di Lugo*, Ravenna, Monografie del Sistema Museale della Provincia di Ravenna, 2006.

ricevendo un'attenzione mediatica magari importante quando vengono inaugurati, per poi tornare ad essere citati solo in occasione di chiusure, mentre non di rado hanno una notorietà maggiore all'estero nell'ambito dello specifico campo di interesse di quanto siano conosciuti dalla stessa popolazione locale.

L'analisi condotta dal sottoscritto assieme alla direzione del Museo Baracca nei primi anni 2000 evidenziò diversi solidi elementi su cui impostare un piano di rilancio, primo fra tutti l'importanza del personaggio Francesco Baracca e la sua notorietà. Una situazione questa che, nello specifico, lo accomuna alla fama di cui gode nel mondo aeronautico Alessandro Marchetti.

Un primo elemento fu riconosciuto nell'esigenza di aumentare la visibilità dell'ente, tenendo presente che anche in ambito locale vi erano persone che ancora a dieci anni di distanza ignoravano che il Museo avesse lasciato la Rocca. Risultava pure evidente la necessità di coinvolgere non solo la comunità degli appassionati di storia dell'aviazione – che, per quanto vasta e affezionata, non era certo sufficiente – ma anche un più ampio pubblico, all'interno di un percorso nel quale un assoluto rigore scientifico potesse coniugarsi ad aspetti capaci di attrarre una platea meno specializzata.

A tal fine giocava un importante ruolo l'importanza del personaggio Francesco Baracca in una dimensione per certo non legata ad ambiti locali, assieme al richiamo che il mondo dell'aviazione esercita a tutti i livelli, specie se in riferimento a particolari eventi ed imprese.

Pure appariva fondamentale l'esigenza di allargare il campo di interesse della struttura per oltrepassare lo stretto ambito di Baracca mirando a coprire soggetti adiacenti quali la Grande Guerra in senso lato o la storia dell'aeronautica, mentre lo stesso ampliamento di campo d'azione era auspicabile in senso geografico, nel rendere il Museo un punto di riferimento in quegli ambiti per l'area circostante. Parimenti per queste materie l'ente doveva rendersi punto di riferimento naturale per enti, istituzioni, studiosi o semplici appassionati.

Per raggiungere tali obiettivi si è operato con una pluralità di proposte che andavano da un nuovo assetto dell'esposizione all'organizzazione di convegni ed eventi, fino a mostre e pubblicazioni. È opportuno sottolineare come tali pubblicazioni abbiano avuto un ruolo di grande importanza, permettendo di raggiungere ambiti lontani sia nel tempo che nello spazio. Per ottenere in talune operazioni la collaborazione tanto di privati quanto di enti particolarmente importanti si è capitalizzata la fama del personaggio cui era intitolato il Museo, ma a specialmente è stata posta cura nel valore della proposta, nella serietà dell'impegno e nell'assoluto e irrinunciabile rigore scientifico del progetto. Nel corso degli anni il rispetto di tali condizioni ha portato alla collaborazione in tempi e modi diversi con il Museo Ferrari, il Museo Storico dell'Ae-

ronautica Militare, il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni ed il *Kriegsarchiv* di Vienna, solo per citarne alcuni.

Un valido aiuto è arrivato dalla disponibilità di nuove tecnologie. A titolo di esempio, recentemente il Museo ha dedicato una delle sale all'esperienza del volo negli anni del primo conflitto mondiale, dotandosi di un simulacro dell'abitacolo dello SPAD su cui volava Francesco Baracca. I visitatori possono virtualmente volare sul paesaggio contemporaneo o su quello ricreato dalle foto italiane e austro-ungariche del tempo di guerra. Il progetto Alisto è stato finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e da fondi nazionali nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia, con diversi partner all'Italia e all'estero.

4. Bilancio di un'esperienza

Tirando le somme di quanto fatto, il Museo Baracca, inteso come una pluralità di soggetti che vanno dal Comune di Lugo, alla Direzione, al Comitato Scientifico e ai collaboratori esterni, può oggi vantare di aver svolto attività con partner di altissimo livello, di esser stato chiamato a partecipare a trasmissioni televisive sulle reti nazionali e ad essere interlocutore della stessa Aeronautica Militare, con cui è stata firmata una convenzione tesa alla divulgazione e diffusione della cultura aeronautica. Dal 2016 il Museo è pure parte della Rete Nazionale Musei Aeronautici assieme alla stessa Aeronautica Militare, al Museo Gianni Caproni, al Parco e Museo deVolo - Volandia e al Museo Piana delle Orme - Borgo Faiti.⁶

Contemporaneamente l'affluenza del pubblico è aumentata in maniera considerevole, passando da una media di 3-4000 visitatori prima del riallestimento a quella di 8-11.000 dell'ultimo triennio e contando fra questi anche gruppi e associazioni provenienti da tutta Italia come dall'estero. Di pari passo l'aumentata visibilità e la serietà dell'impegno ha pure portato all'arricchirsi delle collezioni con donazioni di grande importanza, quando non addirittura eccezionali come nel caso del cuscino del seggiolino dell'aereo su cui morì Baracca, assumendo il ruolo di punto di riferimento sul territorio per quanto concerne la storia dell'aeronautica in generale e di quella della Grande Guerra in particolare.⁷

⁶ <http://www.museobaracca.it/Archivio-Eventi/Anno-2016/Il-Museo-Francesco-Baracca-entra-nella-Rete-Nazionale-Musei-Aeronautici>

⁷ "Donato al Museo Baracca il cuscino dell'aereo su cui morì l'eroe", in *Il Resto del Carlino*, 16 ottobre 2007, p. 3.

Tabella 1**Eventi e attività principali cui ha partecipato il Museo Baracca
(2005-2018)**

Anno	Evento/Attività	Note
2005	Creato organismo di consulenza per il Museo	Viene creato un Comitato Scientifico con il compito di favorire il rilancio del Museo ed incrementare il piano della ricerca storico - scientifica, presupposto per iniziative, conferenze, mostre, pubblicazioni, acquisizioni, donazioni
2006	Sistemazione del 2° Piano del Museo	Entra a far parte del percorso espositivo il 2° piano del Museo, prima destinato ad altri usi
	Mostra "Francesco Baracca fra mito ed imprese", pubblicazione del catalogo	Inaugurata da CSM dell'Aeronautica Militare Generale S.A. Leonardo Tricarico Pubblicazione catalogo
2007	Mostra "Il Folle Volo", pubblicazione del catalogo	In collaborazione con il Fotomuseo Panini di Modena Pubblicazione catalogo
2008	Esposta al Museo la Ferrari F399 di Formula 1	La collaborazione con il Museo Ferrari è continuata nel tempo con l'esposizione di varie vetture
	Approvazione Regolamento Museo e Carta dei Servizi	
	Organizzazione convegno "Baracca tra storia, mito e tecnologia"	Pubblicazione degli atti da parte dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare
2009	Mostra "Ricordi di Guerra"	Sistemazione di alcuni cimeli austro-ungarici custoditi dal Museo. In collaborazione con il Gruppo di Ricerca Storica "Isonzo" di Gorizia
	Mostra "Gli austriaci a Casa Baracca"	In collaborazione con l'Archivio di Stato di Vienna Pubblicazione catalogo
2010	Mostra "Fulco Ruffò di Calabria. Con noi nacque l'aviazione italiana"	In collaborazione con l'Aeronautica Militare. Inaugurata alla presenza della Regina Paola dei Belgi. Pubblicazione catalogo
	Riconoscimento Museo di Qualità	Rilasciato dalla Regione Emilia Romagna per il rispetto degli standard regionali
2011	Mostra "L'altra metà del cielo. L'epopea delle donne volanti"	Pubblicazione catalogo
2012	Intitolazione di una strada a Fulco Ruffò di Calabria	Alla presenza della Principessa Astrid dei Belgi
	Nasce l'associazione "La Squadriglia del Grifo"	Il sodalizio è formato da volontari che affiancano il Museo in diverse attività
2013	Mostra "Dalla guerra alla pace, materiale bellico della Grande guerra riutilizzato per la vita civile"	In collaborazione con l'associazione "La Squadriglia del Grifo" e l'Associazione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia.

2013	Rievocazione Volo su Vienna	Rievocazione virtuale del volo su Vienna in collaborazione con l'associazione Piloti Virtuali Italiani, l'AeroClub L'Aquila Virtual e Fly Story
2014	Firmata convezione con Aeronautica Militare	Firmata una convenzione quadro con l'Aeronautica Militare per le attività espositive del Museo Baracca finalizzata alla divulgazione e diffusione della cultura aeronautica
	Convenzione con Istituto Beni Artistici Culturali Naturali Emilia-Romagna	Per collaborazione eventi Grande Guerra
	Mostra "Cartoline della Grande Guerra"	Esposta una selezione della Collezione Baldini recentemente acquisita
	Mostra "Nel segno del Cavallino Rampante"	Presentata a Lugo, Roma e Trento. In collaborazione con l'Aeronautica Militare e il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni. Pubblicazione catalogo
2015	Trasferimento del Museo nella Rocca	Il museo viene trasferito nella Rocca di Lugo per l'adeguamento antisismico di Casa Baracca
	Realizzazione nuovo sito web del Museo	
2016	Attivo il simulatore di volo dello SPAD	Al Museo, rientrato alla sua sede, viene inaugurato un simulatore di volo che permette di volare sui paesaggi della Grande Guerra. Nel quadro del progetto "Ali nella Storia" (Alisto) finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia, con diversi partner all'Italia ed all'estero
	Il Museo entra nella Rete Nazionale Musei Aeronautici	Della rete fanno pure parte il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, il Museo Gianni Caproni di Trento, il Parco e Museo del Volo - Volandia e il Museo Piana delle Orme - Borgo Faiti
2017	Percorso espositivo "Ad Maiora. Lo scultore e l'eroe"	Dislocato a Lugo in quattro sedi, l'evento è dedicato allo scultore Domenico Rambelli, autore del monumento a Francesco Baracca
2018	Ultimata seconda tranche riallestimento museo	Realizzata con finanziamenti regionali e comunali
	Pubblicazione del libro "Seguendo il Cavallino"	Il libro, dedicato alla 91ª Squadriglia Caccia nel primo conflitto mondiale, è stato pubblicato dall'associazione "La Squadriglia del Grifo"
	Seminario "Raccontare la guerra"	Evento di formazione professionale continua in collaborazione con l'Ordine dei Giornalisti dell'Emilia Romagna

Fonte: Museo Baracca, Archivio eventi, <http://www.museobaracca.it/Archivio-Eventi>



Due diversi aspetti del rinnovamento del Museo Baracca: la ricostruzione della camera da letto dell'asso con i mobili originali e l'esposizione di una Ferrari di Formula 1 sulla quale campeggia il suo celebre Cavallino rampante nero [foto Museo Baracca].



Maurizio Longoni

COME SI COSTRUISCE UN MUSEO L'ESPERIENZA DI VOLANDIA

1. Introduzione

Perché un nuovo museo? Ci sono infinite risposte a questa domanda. Nel caso di Volandia, la risposta è «dare una casa alla tradizione aeronautica di un territorio», quello della provincia di Varese, creata nel 1927 e rapidamente trasformatasi nella “Provincia con leAli”.¹ In effetti facendo centro sull’attuale sedime di Volandia, ovvero gli ex stabilimenti Caproni sorti a Vizzola Ticino intorno al 1917, nel raggio di 30 chilometri si trovano ancor oggi alcune fra le più note aziende italiane di costruzioni aeronautiche (Agusta, Macchi, SIAI Marchetti, oggi confluite sotto il nome unico Leonardo, oltre ovviamente a Caproni) e una miriade di aziende di componentistica (prima fra tutte l’ultracentenaria Secondo Mona)² che ancora oggi danno lavoro a decine di migliaia di persone ed esportano una percentuale altissima della propria produzione. A queste si debbono aggiungere le molte aziende oggi non più esistenti ma che in passato hanno fatto parte di questo tessuto connettivo a carattere aeronautico.³

¹ Sulle tradizioni aeronautiche della provincia si veda innanzitutto AA.VV., *Ali a Varese*, Varese, Provincia di Varese/GAE, 1996-98, 3 voll, e AA.VV., *Ali e motori in Lombardia*. Milano, Pizzi, 1995.

² RICCARDO PRANDO - GIANNI SPARTÀ, *L’officina del cielo. Secondo Mona, dal 1903 una storia...*, Varese, Macchione, 2003.

³ Volandia espone un’anagrafica delle cinque grandi aziende aeronautiche lombarde e dei 33 altri costruttori lombardi di velivoli completi, ai quali per completezza si dovrebbe aggiungere il vasto settore dei fornitori di sistemi, impianti e componenti.

Nella foto: Il parco-museo di Volandia, ospitato nell’ex stabilimento Caproni di Vizzola Ticino, è incentrato sul rapporto con il territorio, nel duplice significato di bacino di utenza e storia delle sue aziende aeronautiche. Tra queste riveste un ruolo primario la SIAI Marchetti, anche grazie all’opera di volontariato che molti suoi ex dipendenti svolgono a favor e del museo [foto Museo Volandia].

2. Come è nata Volandia?

Sin da quando io possa ricordare (ovvero una cinquantina di anni), nel comprensorio varesino e milanese si era diffusamente parlato di un museo aeronautico con vocazione spiccatamente territoriale. Diverse ipotesi hanno avuto vita più o meno lunga: dall'ampliamento o trasloco della sezione aeronavale dell'allora Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica ("il Museo Scienza" o MNST),⁴ alla trasformazione in museo di due hangar dello storico aeroporto di Milano-Taliedo, fino al riutilizzo museale dello storico hangar metallico di Linate, costruito nel 1936-37 e oggi utilizzato quasi solo per ospitare i mezzi di terra a servizio dell'aeroporto. Nessuno di questi (e altri) progetti andò oltre la fase di studio di fattibilità e, con il trasferimento in Trentino dei velivoli che la famiglia Caproni espose nel proprio stabilimento industriale di Vizzola,⁵ l'unico "museo" aeronautico pubblico lombardo rimase il MNST con la sua sezione aeronautica.

Nel 2007, su iniziativa della Provincia di Varese fu costituita una Fondazione (di cui fra gli altri facevano e fanno parte la Regione e i Comuni del comprensorio di Malpensa) finalizzata alla creazione di un museo aeronautico all'interno degli edifici già della Caproni Vizzola, acquisiti negli anni Ottanta da Agusta per collocarvi lavorazioni, uffici e magazzini ma ora in via di dismissione per una serie di ragioni. Grazie alle risorse messe a sua disposizione, la Fondazione poté acquistare da Finmeccanica (oggi Leonardo) circa la metà della superficie dello stabilimento, con diritto di utilizzo delle rimanenti aree che man mano Agusta dismetteva. L'acquisto delle aree rimanenti è stato perfezionato nel corso del 2018.

In pochi mesi Volandia poté inaugurare la cosiddetta *preview* del futuro Museo, articolata su tre hangar ristrutturati, all'interno dei quali erano esposti solamente una decina di aerei ed elicotteri e con ingresso gratuito per il pubblico, con lo scopo precipuo di dare immediatamente un "assaggio" di quello che sarebbe diventato il futuro Museo. Nel 2010 fu aperto al pubblico l'intero complesso, che oggi espone circa 100 "aerodine" ovvero mezzi che possono muoversi nell'aria, dalle mongolfiere agli elicotteri, dai caccia supersonici agli *hovercraft*.

⁴ Sulla nascita e origini del MNST si veda GUIDO UCELLI, *Cinque anni del museo 1953-1958*, Milano, Alfieri e Lacroix, 1988 (ed. or., 1958).

⁵ Cenni sulla storia del Museo Caproni in ROSARIO ABATE - GREGORY ALEGI - GIORGIO APOSTOLO, *Aeroplani Caproni*, Museo Caproni, Trento, 1992 e GREGORY ALEGI, *Museo Aeronautico G. Caproni. Guida e catalogo*, Museo Caproni, Trento, 1994.

3. Le basi: luogo, fondi, idee chiare fin dall'inizio

Oltre alla forza delle motivazioni alla base della sua nascita, le carte vincenti che hanno consentito a Volandia di non rimanere impantanata alla metà dell'opera sono state la disponibilità di una sede adeguata alle esigenze immediate, (ma soprattutto future) del museo, una dotazione di fondi sufficiente almeno a coprire le attività di avviamento e di consolidamento e la condivisione di un piano di sviluppo a medio termine.

Dei primi aspetti si è già detto nel paragrafo precedente. Per il progetto culturale di creazione e sviluppo del museo furono coinvolti *in primis* Gregory Alegi, con il progetto "Costruire Volandia",⁶ e *in secundis* il sottoscritto, che delinearono l'organizzazione, i layout e la *wish list* che ancora oggi ispirano (in buona parte) lo sviluppo di Volandia e le nuove acquisizioni.

Un altro vincolo fondamentale è la doppia natura della struttura gestita dalla Fondazione. Fin dall'inizio la denominazione ufficiale di Volandia è infatti "Parco e Museo del volo". Ciò significa che le due anime del parco tematico, più ludico-ricreativo, e il museo aeronautico, più culturale, hanno sempre dovuto convivere e differenziarsi, senza prevaricarsi e senza creare confusione. Oggi come ieri, chi entra a Volandia può farlo in cerca di una giornata con la famiglia in un ambiente amichevole, dove bambini e ragazzi possono divertirsi e muoversi liberi e sicuri, oppure perché appassionato di aeronautica/spazio e quindi alla ricerca di un museo che sia all'altezza delle sue aspettative e magari oltre. L'obiettivo è sempre stato quello di tenere conto di questo doppio binario.

Di converso, è bene ricordare che nel corso del tempo alcune delle ipotesi fatte nel piano iniziale non si sono avverate o si sono fortemente modificate. Il sostegno economico degli Enti locali, per esempio, è venuto totalmente a mancare, mentre la concentrazione in Leonardo delle diverse realtà industriali sul territorio, ridotte a mere "divisioni", ha portato a un'oggettiva diluizione del rapporto con la tradizione. Allo stesso modo, si sono presentate alcune opportunità "fuori piano" che hanno dovuto essere valutate e spesso colte "al volo", con inevitabile impatto sui piani originali. Nonostante questo, in linea di massima "Costruire Volandia" continua a essere il modello di riferimento per la parte museale.

4. Differenziarsi ed essere dinamici

Pur mancando nel Nord/nord-ovest d'Italia altri musei aeronautici, sin dall'inizio l'obiettivo costante è stato quello di dare a Volandia una propria

⁶ GREGORY ALEGI, "Costruire Volandia", 16 aprile 2007, in archivio autore.

caratterizzazione, anche tematica, che lo differenziasse comunque in ambito nazionale e riducesse il rischio di collezionismo indiscriminato.

Il principale tema fu individuato nella storia aeronautica del territorio, che negli *exhibit* di Volandia viene ampiamente richiamata facendo ricorso ad ambientazioni locali per velivoli di interesse universale (come il Blériot XI, primo aereo a traversare la Manica e a compiere un volo di guerra, qui presentato sulle montagne dell'Ossola) o italiano (con la scenografia del lago d'Isèo, che negli anni ha accolto prima il SIAI Marchetti S.80 e poi l'idrovolante Gabardini) ma anche alimentata attraverso iniziative specifiche fra cui conferenze, incontri, ospitalità di eventi, profondo rapporto con le scuole locali, specialmente le superiori.

Il secondo tema è quella che si potrebbe definire, con una ripetizione che speriamo possa essere perdonata, la “tematicità” del percorso. A differenza di altre collezioni esposte secondo una rigida linea temporale, a Vizzola si è scelto di sviluppare temi specifici (variamente definiti per tipologia, come l'ala fissa o rotante, o il trasporto aereo) oppure di creare “percorsi” virtuali che collegano velivoli collocati nelle diverse aree tematiche (la Guerra Fredda, per esempio, si dipana fra più hangar e nel cortile centrale).

Infine, il tema del dinamismo, che significa non fermarsi mai nemmeno un minuto e mantenere il museo “vivace” agli occhi del pubblico. Non soltanto migliorando la quantità e la qualità degli *exhibit*, ma soprattutto creando nuovi motivi di interesse che inducano il pubblico a tornare periodicamente al museo per vedere cosa c'è di nuovo. Quindi rotazione dei velivoli in esposizione, diversificazione (per esempio con le incursioni in campo automobilistico, iniziate con la collezione Flaminio Bertoni, in prestito a Volandia per due anni), particolare cura verso le famiglie, iniziative di *edutainment*, rapporti con musei italiani ed esteri con iniziative comuni, ecc. Tutto questo impone uno stress organizzativo molto importante, ma il riconoscimento da parte del pubblico è grande.

5. Convivere con le difficoltà

Non sono tutte rose e fiori. Le difficoltà esistono e ogni giorno bisogna affrontarle. In termini di collezione, nonostante i paletti individuati sin dalla prima ipotesi tematica, resta oggettiva la difficoltà da superare che è quella di essere arrivati “ultimi”, o più esattamente “tardi”, quindi con pochissime possibilità di acquisire facilmente velivoli e motori rari, in particolare per quella che si potrebbe definire “l'epoca Marchetti”, cioè la produzione italiana del periodo fino alla Seconda guerra mondiale. Confrontando Volandia con, ad esempio, la sezione aeronautica del MNST, nata negli anni Sessanta grazie

all'intuizione dell'ing. Guido Ucelli, si nota subito che i 50 anni di anticipo hanno permesso a quest'ultimo di avere aerei importanti e ancora ben conservati, cosa che oggi accade raramente. Non bisogna però fermarsi davanti a questo, perché "non è mai troppo tardi". In certi casi qualcosa di raro si riesce a trovare ancora, senza dimenticare che a volte i vuoti più significativi possono essere colmati con prestiti da altri musei, riproduzioni ben fatte (come il già citato Blériot XI) o addirittura con simulacri idonei all'esposizione prolungata all'aperto.

Passando dalla collezione alle operazioni, si è già accennato al graduale esaurimento contributi a fondo perduto o senza vincolo di destinazione da parte degli Enti pubblici che partecipano alla Fondazione. Questo fattore, solo parzialmente compensato dal ricorso a finanziamenti su progetto, ha avuto un forte impatto sul numero dei dipendenti, oggi forzatamente esiguo e compensato in una qualche misura dall'ampio ricorso ai volontari, ai quali però non si possono fare richieste oltre un certo limite.

Per quanto importante, la riduzione delle risorse economiche non è però l'unica sfida da affrontare. Il solo tenere dignitosamente puliti 60.000 mq. di esposizione è un'impresa, soprattutto se si considera che spesso il pubblico non rispetta nemmeno le più elementari regole di educazione. Movimentare aerei non è come movimentare quadri o biciclette. Infine, gli hangar originali del 1917 sono belli e caratteristici (quale altro museo aeronautico italiano è di fatto all'interno di un sito che è esso stesso archeologia industriale?) ma richiedono un'intensa manutenzione ordinaria e straordinaria, anche per rispettare le stringenti normative sui luoghi pubblici.

6. Similitudine e differenze

Pur nascendo con finalità e dimensioni diverse da Volandia, il futuro museo dedicato ad Alessandro Marchetti presenta certamente alcune similitudini, sia in fase di avviamento che soprattutto "a regime".

Si tratta infatti di un museo che nasce con una sede storica, con il concreto appoggio della municipalità di Cori, che punta alla modernità tecnologica, che ha un bacino di utenza ampio e che può contare su risorse esperte per partire con il piede giusto. D'altro canto anche alcune difficoltà sono simili: essere "arrivati per ultimi", avere in futuro la necessità di essere dinamici, di allagare in maniera coerente lo scopo iniziale e di essere gradevole per il pubblico.

Le similitudini sono tutte sui "punti di forza" e quindi è inutile analizzarle. Le difficoltà, reali o potenziali, vanno identificate subito e affrontate con un piano a medio termine che, oltre a rinforzare lo scopo iniziale di celebrare la figura di Marchetti e delle sue creazioni, allarghi il campo operativo alle realtà

aeronautiche (industriali, operative, militari, civili, associative) del territorio ed entri in sintonia con strutture similari amiche.

È inoltre opportuno essere consapevoli, fin dalla fase iniziale, che con il tempo, sarà necessario rivedere il proprio *layout*, i modi di presentazione e le “attrazioni” per il pubblico, magari per il cambiamento del pubblico che rappresenta il proprio *target*. In tutto il mondo moltissimi musei aeronautici stanno “cambiano pelle” proprio per queste ragioni. Tra gli esempi di più stretta attualità si possono citare:

- L’iconico RAF Museum di Hendon (Londra) ha sconvolto il mondo degli appassionati inglesi, da sempre molto “conservatore”, inaugurando, proprio in occasione del centenario della forza armata alla quale è dedicato (1° aprile 2018), un percorso museale innovativo, con pochi aeroplani, molti cimeli, molto *storytelling* incentrato sulle persone e non sui mezzi o la storia istituzionale della RAF stessa.
- Il Luftwaffenmuseum di Berlino ha avviato, dopo decenni di semplice esibizione storica della storia di quella forza aerea e di decine di aeroplani, un progetto pluriennale di modernizzazione con un budget di oltre 100 milioni di euro, il cui primo hangar ha aperto ad aprile 2018 esponendo solo dieci aeroplani e dando spazio alle persone, alle storie, all’aspetto umano della forza aerea e al suo ruolo in seno alla nazione.

Indubbiamente il progetto Marchetti non avrà le dimensioni o le risorse di questi grandi musei nazionali. Quello che è più importante è che anche una struttura con pochi *exhibit* ma molte storie da raccontare e da “far vivere” ai visitatori, si può inserire correttamente nel nuovo filone di esibizione museale moderna che certamente dominerà la scena per molti anni.

Un ulteriore *caveat* riguarda il corretto ruolo della tecnologia museale. Il progetto Marchetti ha il grande vantaggio di nascere con una chiara connotazione tecnologica, con tutto ciò che comporta anche in termini di predisposizioni infrastrutturali e impostazione espositiva. Prima ancora che rientrare tra le aspettative del visitatore contemporaneo, simulazioni, *rendering*, ologrammi e proiezioni a 360° sono affascinanti e spesso emozionanti. Dal punto di vista museale, bisogna però essere consapevoli che la tecnologia è un *mezzo* per rendere accessibili messaggi e concetti e non un *fine* in se stesso, cosa che vanificherebbe l’essenza stessa del museo. Per dare un esempio concreto, Microsoft Flight Simulator è un *software* ludico che, attraverso un’esperienza di “volo virtuale”, si propone come *fine* di essere divertente attraverso

la simulazione più o meno accurata dell'ammiraglio di un S.55 a Chicago nel 1933. Dal punto di vista museale, Flight Simulator è solo il mezzo per trasmettere in modo non verbale la complessità e le peculiarità di come operasse il più famoso dei progetti di Marchetti.

Analogamente, la ricostruzione digitale di un velivolo del quale non esiste più alcun esemplare al mondo è un mezzo a servizio del fine di aumentare le conoscenze, mentre il mero riuso di software commerciali per raffigurare macchine molto note ha il sapore del "vorrei ma non posso". Stabilire la corretta gerarchia è essenziale per mantenere i contenuti culturali al centro del progetto museale, senza trasformarli in mera "localizzazione" di un prodotto informatico.

7. Conclusioni

Secondo l'approccio anglosassone ciò che ogni museo, non solo aeronautico, dovrebbe privilegiare si compendia nella *Visitor experience* (molto rozzamente, il "divertimento"), nel *Meet expectations* (non creare false aspettative, ma anzi fare tutto ciò che si promette nella pubblicità, sul sito etc.) e nel *Create emotions* (coinvolgere il pubblico e suscitare reazioni in altre parole). Se il pubblico non è omogeneo, bisogna sapersi sdoppiare e creare le condizioni affinché ciascuno possa trovare nello stesso luogo diverse emozioni e diversi modi di soddisfare le proprie aspettative. Il bambino che oggi gioca fino a sfinirsi sui gonfiabili di Volandia, domani potrebbe essere il ragazzo che passa ore sui simulatori di volo e forse un giorno sarà un pilota, o un ingegnere aerospaziale, o un astronauta, o semplicemente un padre appassionato di aeronautica che porterà i suoi bimbi a «vedere gli aeroplani di Volandia come facevo io da piccolo».

L'altra lezione importante è che bisogna andare avanti, anzi cercare di accelerare. Gestire un museo è come pilotare un aereo: volare veloci, volare in alto, gestire bene l'energia, non perdere la rotta, essere sempre attenti. Rallentare significa stallare, perdere la capacità di controllare il velivolo e, alla fine, schiantarsi.



Filippo Meani

LA RICOSTRUZIONE DEL SIAI MARCHETTI S.55X DI BALBO

Da qualche tempo chi visita Volandia, il parco-museo del volo nelle ex officine Caproni di Vizzola Ticino, può ammirare i pezzi di un idrovolante SIAI Marchetti S.55X che riprende forma grazie all'impegno appassionato di volontari e sponsor. Di questo imponente velivolo, protagonista di grandi imprese negli anni Venti e Trenta, sopravvive oggi un solo esemplare originale, nel lontano Brasile.

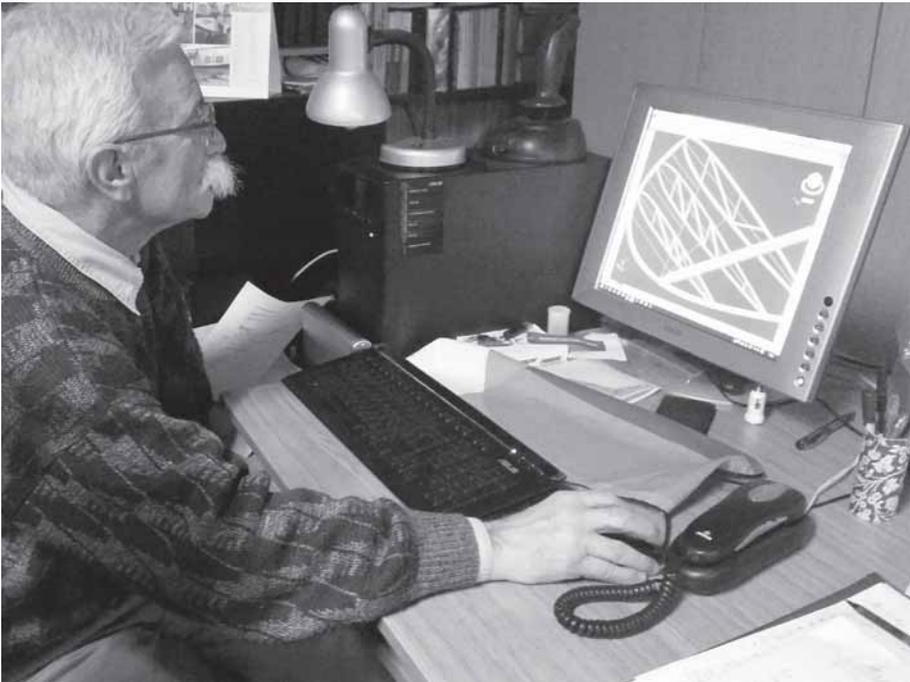
Nel settembre 2015, in occasione della celebrazione del centenario di fondazione della SIAI Marchetti, un gruppo di appassionati, supportati dal Museo Volandia, dal Gruppo ex dipendenti SIAI, da fabbriche aeronautiche di nicchia, si raggruppò sotto il nome di Savoia Marchetti Historical Group, per ricostruire l'S.55X I-BALB al fine di ricordare l'inventiva italiana dell'epoca e spronare le nostre industrie a guardare al futuro con ottimismo, memori che la nostra intelligenza, la nostra fantasia e il nostro spirito possono essere capaci di superare le difficoltà economiche e politiche che caratterizzano il nostro tempo.

L'impostazione

Una volta deciso di rinunciare a una replica volante e di limitarsi a una realizzazione museale, si è stabilito di rispettare pienamente la configurazione progettuale di Marchetti, avendo come obiettivo di esibire non soltanto l'aspetto complessivo dell'apparecchio (peraltro assolutamente peculiare) ma anche la sua interessante architettura strutturale, certamente ignota ai più. Di conseguenza, per consentire di conoscere e apprezzarne la struttura in ogni dettaglio, si è stabilito di lasciare una metà dell'apparecchio priva del rivestimento.

Stante l'entità dell'impegno economico complessivo dell'impresa, ma non volendo aspettare per partire di acquisire tutte le risorse, si è stabilito di procedere passo per passo e costruire i componenti dell'apparecchio in successione,

Nella foto: I volontari del Savoia Marchetti Historical Group al lavoro a Volandia sul piano orizzontale di coda dell'SM.55X [foto SHMG].



Il progetto di ricostruzione museale richiede il restauro di molti disegni tecnici danneggiati e, nei casi più estremi, la riprogettazione con i moderni sistemi informatici [foto SHMG].

man mano che le disponibilità lo consentiranno. Si confida del resto che l'esibizione progressiva delle parti di volta in volta disponibili valga anche a richiamare l'attenzione sull'impresa e a mostrarne la concretezza. L'unica deroga al progetto, giustificata dalla necessità di contenere i costi della realizzazione, è l'utilizzo per la struttura lignea di essenze diverse da quelle previste a progetto, al giorno d'oggi costose e di difficile reperimento.

La documentazione

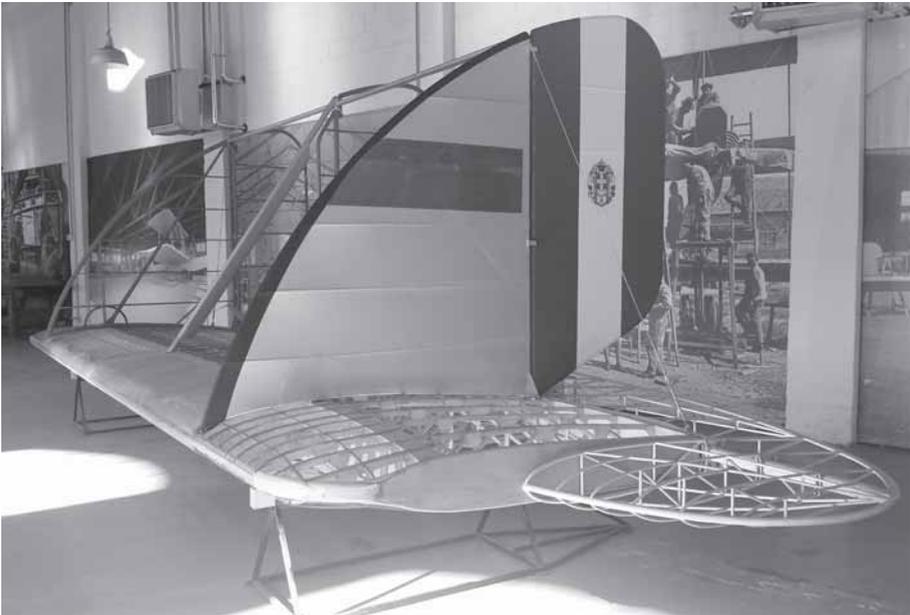
La prima fase dell'impresa è stata ovviamente la ricognizione della documentazione disponibile per la costruzione fedele della replica. L'Associazione Lavoratori Seniores SIAI Marchetti è depositaria del prezioso patrimonio costituito dai disegni e dagli altri documenti tecnici relativi ai progetti dell'azienda ed è uno degli attori principali dell'iniziativa. Si è constatato che molti disegni originali erano in cattive condizioni di conservazione (aggravate anche dalla tradizionale abitudine di conservarli strettamente arrotolati) e che molti di essi erano mancanti.

Si è proceduto dapprima alla delicata riparazione dei disegni danneggiati. Poi la digitalizzazione di tutto l'archivio ha consentito di accedere d'ora in poi alla documentazione di progetto senza più dover toccare fisicamente gli originali. Per i disegni mancanti si è lavorato, con l'ausilio di fotografie e altri documenti di varia natura, per ricostruirli a CAD con la massima coerenza possibile.

Gli impennaggi

Il primo elemento al quale si è posto mano sono gli impennaggi, il sottoassieme nel quale le strutture metalliche sono presenti in maggior misura. In tutto l'apparecchio sono ovviamente presenti molti elementi metallici di rinforzo locale, ma in effetti la struttura è quasi totalmente in legno, essendo l'utilizzo strutturale del metallo limitato alle parti mobili (timone orizzontale, timoni verticali, alettoni) e alle derive.

Le strutture metalliche suddette sono essenzialmente costituite da tubi di acciaio saldati. Tutti i disegni relativi a derive e timoni sono disponibili, mentre risultano mancanti alcuni disegni relativi ai particolari del timone orizzontale. Grazie alla presenza dei disegni dell'assieme e delle centine laterali è stato possibile ricreare senza difficoltà i disegni relativi alle centine centrali e procedere alla costruzione del complesso. Lo sponsor Aerosviluppi di Giuseppe Blini ha realizzato i tre timoni verticali e le due derive; lo sponsor OVS di



L'elevatore in tubi dell'SM.55X è stato realizzato dalle Officine Vilella, leader italiano nella saldatura, e quindi unito allo stabilizzatore e in legno. Sulla deriva verticale campeggia l'insegna di Ministero dell'Aeronautica caratteristica dell'idrovolante di Balbo [foto SHMG].

Giuseppe Vilella ha realizzato il timone orizzontale. Entrambi hanno offerto gratuitamente sia il materiale sia la mano d'opera. Nel marzo 2018 una delle derive era già stata intelata e verniciata; non appena completata la costruzione degli altri elementi e del piano fisso, si è proceduto all'intelatura e alla verniciatura degli stessi.

Il piano fisso

È un manufatto complesso, costituito da oltre 1.600 parti di legno incollate e chiodate, completato da elementi metallici di rinforzo e ancoraggio. Alcuni disegni mancanti sono stati agevolmente estrapolati da quelli disponibili, che fortunatamente hanno consentito di individuare anche nei dettagli la particolare configurazione dei pezzi.

La sua architettura strutturale prevede due longheroni collegati da tre coppie di puntoni d'acciaio che hanno la funzione di assicurarne la posizione reciproca, di sostenere derive e timoni nonché di interfacciarsi con i supporti che collegano l'assieme impennaggi alle travi di coda. Tra i due longheroni sono montate le semi-centine posteriori; davanti al longherone principale sono montate le semi-centine anteriori. Un bordo di entrata e due centine piene, collegati mediante raccordi ad arco di cerchio, chiudono la struttura; due gusci in compensato la irrobustiscono nella zona anteriore compresa tra le due derive.

In un momento successivo sono stati poi aggiunti i gusci superiore e inferiore che, sormontando a loro volta le piattabande trasversali, vanno a rinforzare ulteriormente il collegamento della struttura anteriore con il longherone principale. Ulteriori piattabande di raddoppio lungo le centine, rastremate nello spessore e sovrapposte a quelle di base, completano la consistenza strutturale del piano fisso ripristinandone inoltre la continuità del profilo aerodinamico. Tutta la struttura lignea del piano fisso (anche quella destinata all'intelatura) è trattata con *flattig*, come da indicazione di progetto. Le parti destinate a rimanere coperte dai gusci, come anche la faccia interna di questi, hanno ovviamente ricevuto il trattamento prima della chiusura.

Tutto il legname per la costruzione è stato fornito dallo sponsor Gi-Legno di Daniele Grossoni. Lo sponsor Massimo Stilo ha fornito materiale e lavorazione per tutte le parti metalliche.

Le centine

Le centine sono costituite da strutture di tipo reticolare. Due costole inferiore e superiore, curvate secondo il profilo aerodinamico, sono collegate tra-



L'impianto propulsivo del futuro SM.55X sarà un interessante connubio di tecnologie antiche e moderne: il castello in legno e metallo ospiterà infatti simulacri di motori fr-esati nell'Ureol [foto SHMG].

mite lunette di estremità e travetti “a zig-zag”. Costole e lunette sono piatte, di spessore limitato, mentre i travetti hanno una sezione “a croce” trasversalmente più estesa. Il collegamento tra tutti questi elementi è assicurato da coppie di fazzoletti sagomati all’uopo. Tutte le parti sono tra loro incollate e chiodate.

Come già accennato, le centine sono costituite da due parti costruite separatamente, collegate poi al longherone principale con l’ausilio di larghe piattabande trasversali che assicurano la continuità strutturale. Le piattabande longitudinali delle centine, che completano le costole per realizzare con esse delle sezioni a “T”, vengono applicate dopo l’accoppiamento con i longheroni.

Le semi-centine posteriori sono complessivamente 28, di cui 24 uguali (le ultime laterali sono ribassate); quelle anteriori 57, di cui 51 uguali. Per assicurarne la correttezza geometrica, le semi-centine sono state assemblate utilizzando scaletti di montaggio in grado di immobilizzare tutti gli elementi durante la fase di collegamento, con piani di appoggio sfalsati per accogliere il maggior spessore dei travetti rispetto a costole e lunette. L’uso di scaletti in coppie destro-sinistro ha consentito di immobilizzare i pezzi durante il montaggio dei fazzoletti su entrambi i lati. Dopo aver collegato rigidamente tra loro i due longheroni mediante i sei puntoni, l’inserimento di tutte le semi-centine è risultato sufficientemente preciso da consentire il valido incollaggio frontale delle lunette all’anima dei longheroni.

La chiusura laterale del piano fisso è costituita da due grosse centine piene, ricavate da una tavola di forte spessore. Queste centine sono collegate al bordo di entrata tramite elementi ad arco di cerchio (90 gradi) la cui sezione evolve da quella del bordo di entrata (curva) a quella delle centine di estremità (piatta). Questi elementi sono stati realizzati mediante una paziente sagomatura a mano di un pacco lamellare ottenuto per sovrapposizione di più fogli sottili curvati e incollati su forma.

I gusci di rivestimento, costituiti da fogli di compensato, collegano il bordo di entrata al longherone principale (il bordo di entrata è appositamente sagomato con un gradino corrispondente allo spessore dei gusci). I gusci sono stati applicati anche nella parte del piano fisso destinata a non essere intelata, per conferirgli in tal modo il corretto profilo in tutta la zona anteriore. La visibilità della struttura interna è consentita da ampi “suarci” praticati nei gusci a distanza dal bordo di entrata.

Le travi di coda

Il successivo gruppo da costruire è costituito dalle due travi di coda che collegano gli scafi agli impennaggi. La loro struttura è in legno, con inseri-

mento di alcuni elementi metallici aventi funzione di interfaccia di collegamento e ancoraggio dei tiranti di irrigidimento. Quattro travi, sagomate a costituire complessivamente una sezione ellittica, sono collegate da una numerosa serie di ordinate, un terzo delle quali massicce, le altre più sottili. Elementi lignei di forte spessore supportano gli elementi metallici nelle zone di applicazione degli sforzi concentrati. Lo sponsor Mastogio ha sagomato i semi-lavorati e la costruzione delle travi terminerà a breve.

Il castello motori

Il castello che supporta i due motori è un robusto cavalletto di legno costituito essenzialmente da due culle parallele sostenute da quattro gambe. Il collegamento tra le culle e le gambe e quello tra le gambe e la struttura sottostante (il piano centrale dell'ala) è assicurato da massicce staffe di raccordo in acciaio, traforate per alleggerimento. Alle due culle sono accoppiate, tramite una serie di lunghi bulloni, le flange di base dei motori. Questi ultimi sono protetti da carenature sagomate in lamiera di alluminio, dotate di ampi portelli di accesso.

Lo sponsor Falegnameria Fausto Franchini (figlio di un vecchio falegname SIAI) ha realizzato le parti in legno con un accurato e paziente lavoro di sagomatura manuale, essendo le quattro gambe sagomate con profili curvi, sia nella sezione sia lungo il fianco. Con un raffinato lavoro "di cesello" lo sponsor Merletti ha realizzato le staffe d'acciaio.

Per le carenature, stante la totale mancanza dei disegni originali, si è reso necessario un lungo lavoro di definizione progettuale *ab initio* delle stesse, effettuato a cura di Aviotecnica attraverso il paziente esame delle fotografie disponibili (fortunatamente abbastanza numerose). Una certa complicazione è peraltro derivata dalle numerose varianti apportate alla configurazione delle carenature nel corso della vita dell'apparecchio.

Eliche e motori

Le eliche sono state realizzate da Gianluigi Merletti titolare dell'omonima ditta con fresa a 5 assi, sulla base dei disegni originali digitalizzati. L'alluminio è stato fornito da Marco Monti titolare ditta Aviometall. Sulla base di un modello 3D realizzato da Ugo Vicenzi, le copie dei motori Isotta Fraschini Asso 750 sono state realizzate a cura di Gabriele Caccia, contitolare della ditta Plyform, in Ureol ad alta densità (300 kg/m³).

Scafi e semiali

Gli scafi costituiranno un impegno costruttivo rilevante, non tanto per la complessità strutturale (che le prime analisi tecniche fanno ritenere facilmente gestibile) quanto per le rilevanti dimensioni (quasi 10 metri di lunghezza e più di due in larghezza e altezza) e il peso (più di 700 chilogrammi ciascuno). Al momento non si è ancora definito se la costruzione potrà essere realizzata da uno sponsor esterno ovvero se, come per piano fisso e travi di coda, ci si limiterà a contributi in termini di materiale e si provvederà a costruire le parti in proprio. Anche per le semiali in legno, con apertura di nove metri ciascuna, è in corso l'identificazione del modo di realizzarle. Una possibilità potrebbe essere rappresentata da una collaborazione con l'Aeronautica Militare.

Conclusioni

A testimonianza che lavorando insieme, con entusiasmo e senza preoccuparsi di aver prima raccolto il relativo budget di spesa, si può andare lontano, la tanto auspicata realizzazione dell'I-BALB procede dunque di buon passo. In essa si può leggere la conferma che, quando riusciamo a trovare la loro capacità di tirare dalla stessa parte, non siamo meno capaci dei nostri nonni. In questo senso, l'industria aeronautica Italiana ha ancora delle aree d'eccellenza come elicotteri e addestratori, che vanno difese e valorizzate: con la stessa fermezza con la quale Marchetti, Capè, Balbo concepirono l'S.55 e realizzarono le sue imprese.

Come diceva Quinto Orazio Flacco, poeta latino vissuto fra il 65 e l'8 A.C., *Multa renascentur quae iam ce cidere* ("Molte cose rinasceranno che sono ormai cadute"). Chissà quindi che l'S.55X, che festeggiò il decennale di fondazione dell'Aeronautica nel 1933, non diventi il simbolo del suo centenario nel 2023! Nell'attesa, si può seguire il progredire dei lavori tramite il sito www.savoiamarchetti.com e la pagina Savoia Marchetti Historical Group di Facebook.

Gear VR

Come funziona
How it works



1

Put the
headset on
your head

The Gear VR
is designed
to be worn
on your head



2

Use the
touchscreen
to interact
with the
virtual world

The Gear VR
uses the
touchscreen
to interact
with the
virtual world



Massimiliano Pinucci

MARCHETTI E IL SUO MONDO: DIGITALIZZARLI PER RENDERLI REALI

Un museo dedicato ad un personaggio quale Alessandro Marchetti e alle sue creazioni può trarre grande vantaggio nell'utilizzo delle tecnologie informatiche: dalla consultazione di archivi alla ricostruzione e visualizzazione di macchine, dall'immersione in ambienti virtuali alla stampa tridimensionale di modelli fino alla possibilità di sedere ai comandi di aerei che, pur avendo fatto la storia del volo, sono scomparsi o di difficile reperimento.

Che si tratti di arte o di tecnica, il museo è un luogo privilegiato per la preservazione e fruizione della cultura, il cui scopo primario è raccogliere, conservare, valorizzare, mettere a disposizione ciò che meriti di essere conservato. Tradizionalmente, i musei nascono attorno ad una raccolta tematica di materiali.

Talvolta, però, molti contenuti non esistono più, dispersi o addirittura cancellati dal passare del tempo. Se la ricostruzione fisica, specie in ambito tecnico, implica spesso costi e metodologie impegnative, l'avvento delle nuove tecnologie ha permesso di affiancare ai contenuti reali, tangibili, quelli digitali ("virtuali"), accessibili attraverso *device* di semplice utilizzo e di grande spettacolarizzazione. I materiali digitali si prestano inoltre efficacemente per le attività di formazione e di comunicazione, consentendo di portare fuori dallo spazio museale contenuti fruibili attraverso la rete o attraverso piattaforme per l'educazione.

Le osservazioni che seguono sono tratte dall'esperienza fatta negli ultimi venti anni, con il mio studio MBVision, nell'esplorazione di molte delle possibilità che le tecnologie digitali offrono per la fruizione di contenuti culturali. Il percorso è iniziato con i primi esperimenti durante la progettazione del Museo Piaggio di Pontedera nella metà degli anni Novanta ed è culminato nell'Alinari Image Museum (AIM), lo spazio per l'immagine digitale, completamente multimediale, progettato per Alinari a partire dal 2005 e aperto presso il Ca-

Nella foto: Le tecnologie digitali, correttamente usate, forniscono un'esperienza immersiva che aiuta a trasmettere i contenuti culturali dell'esposizione [foto MB Vision].

stello di San Giusto a Trieste nel 2016. L'esperienza progettuale si è affiancata a quella didattica, con collaborazioni e docenze con istituti quali l'ISIA Firenze, Palazzo Spinelli, Istituto per l'Arte e il Restauro, Lorenzo de' Medici - The Italian International Institute, DesignAcademy of Eindhoven, mentre abbiamo curato alcune pubblicazioni sull'argomento.

«Occorre accompagnare il visitatore in una progressiva immersione nell'ambiente digitale, attraverso percorsi che possano coniugare la luce reale e l'immagine della luce, l'oggetto reale e la sua espressione virtuale, l'immagine statica e i suoi orizzonti dinamici, gli strumenti per la produzione ed il prodotto stesso. E questo per spettacolarizzare l'esposizione, ma al tempo stesso per evitare il disorientamento che tipicamente colpisce i visitatori che si immergono nello spazio virtuale dell'immagine e dei suoi derivati.

È fondamentale che la tecnologia che sta alla base dei materiali e della fruibilità degli stessi venga percepita in modo non invasivo dal visitatore, visibile, mai celata, e che l'interazione con l'esposizione, indispensabile alla migliore fruizione dei contenuti, risulti semplice, intuitiva, gestuale, mediando la tecnologia con un approccio orientato all'esaltazione delle sensazioni e al feedback con lo spazio espositivo, il più possibile svincolato dalle capacità tecniche e dalla conoscenza degli strumenti informatici del visitatore. L'allestimento dovrà essere tale da affascinare e coinvolgere l'utente senza però sopraffarlo né allontanarlo dall'oggetto esposto. Il museo è un luogo che nasce con lo scopo di divulgare conoscenza e comunicare i suoi contenuti, ma la distanza tra oggetti esposti e visitatori che generalmente si percepisce nel museo tradizionale (votato a conservare le opere e con queste la cultura, mantenendole immobili nello spazio e nel tempo) fa sì che gli utenti rimangano di fatto soggetti passivi che non possono in alcuna misura interagire con l'intorno. Lo spazio museale dovrà invece essere caratterizzato da più ambienti, alcuni riservati e intoccabili, altri aperti al coinvolgimento diretto del fruitore che sarà invitato a toccare con mano e sperimentare direttamente, facilitando così il suo apprendimento».¹

Uno spazio museale tecnico non può che divenire ancora più coinvolgente e “aumentato” se, accanto al corpus espositivo fatto di oggetti e documenti

¹ MASSIMILIANO PINUCCI (a cura di), *Image Imaging. Progetto per un museo dell'immagine*, Firenze, Alinari, 2004.



La multimedialità è del tutto diversa dalla simulazione offerta dai videogiochi alla quale molti ricorrono per pigrizia o superficialità [foto MB Vision].

originali, si utilizzano strumenti e tecnologie in grado di rendere i contenuti immersivi, navigabili, fruibili attraverso emozioni sensoriali e attraverso infiniti livelli di approfondimento ipertestuale. Tecnologie potenti ma non invasive, quasi nascoste, per permettere all'opera di restare in primo piano concepite per accompagnare il visitatore in una nuova dimensione dell'immagine, raccontandola attraverso i linguaggi contemporanei della multimedialità e dell'infografica. Visori indossabili per realtà virtuale possono farci sedere ai comandi di aerei non più esistenti. Videoproiettori 3D polarizzati possono farci immergere nei progetti. Videoproiezioni scenografiche possono raccontare dati, informazioni e annotazioni attraverso i linguaggi dell'infografica. Attraverso *device* gestuali o tattili (*smart camera*, *touch-screen*, sensori di movimento e di prossimità) tutto ciò interagisce con il visitatore, regalandogli la dimensione della scoperta e della partecipazione.

Uno *storytelling* fatto combinando innovative tecnologie e meraviglie del passato.²

Un aspetto interessante dei musei digitali è l'immaterialità dell'informazione a monte della sua visualizzazione. La gestione del museo si fa in questo caso remota, potendo a distanza operare sui sistemi informatici dei musei per ricercare, selezionare e quindi "pubblicare" nel museo i contenuti. Non necessariamente e solo quelli iconografici, ma anche, come sopra accennato, l'ambiente museale allestito, la grafica, la segnaletica - persino suoni e presenze.

La digitalizzazione di un patrimonio iconografico e documentale è alla base del museo e del suo archivio. "Digitalizzare" evoca principalmente immagini di sofisticati *scanner* dediti a trasformare in numeri binari chilometri di pellicola, ettari di stampe, tonnellate di documenti cartacei o di disegni tecnici. In realtà la digitalizzazione di un patrimonio culturale è operazione ben più ampia e complessa, che significa riprogettare l'informatizzazione di dati, nozioni, riferimenti e correlati per renderli accessibili e fruibili a distanza.

Grazie al notevole potenziale degli strumenti oggi disponibili, sia *hardware* sia *software*, è possibile arricchire lo spazio espositivo mediante l'allestimento di una serie di postazioni in grado di svolgere al tempo stesso sia il ruolo di "contenitori" che di "espositori". Consultazione e spettacolo convivono parallelamente nel medesimo spazio, così come approfondimento e visualizzazione, lettura e ricerca. Grazie all'utilizzo di una serie di supporti tecnologici, è possibile concepire nuovi percorsi, diversi metodi per interagire con lo spazio museale e con l'oggetto esposto. Progettare *tool*, installazioni e interfacce, che consentano accesso ai contenuti in maniera veloce e razionale, utilizzando quelle metodologie permesse solamente dalla trasformazione del visibile in dati digi-

² MASSIMILIANO PINUCCI, *Progetto per un museo dell'immagine*, in proprio, 2018.

tali. Attraverso questi stessi *tool* si possono recuperare contemporaneamente le esperienze fisiche, il toccare, l'interagire, l'ascoltare, il sognare. Lo spazio dell'immagine è per eccellenza il non-spazio, grazie alle potenzialità dei mezzi informatici e alla virtuale immaterialità dei linguaggi digitali. Ma, al fine di garantire al visitatore la fruibilità dei materiali e all'espositore la possibilità di allestire e mostrare, occorre progettare spazi espositivi e percorsi.⁴

Il cambiamento dell'ambiente espositivo comporta una trasformazione anche nella fruizione nello spazio allestito. Il visitatore muta da passivo ad attivo grazie all'interazione con i contenuti che l'ambiente espositivo divulgativo conferisce. Per evitare che il visitatore sia disorientato nello spazio virtuale dell'immagine, diventa necessario accompagnarlo progressivamente nell'ambiente digitale, evitando appunto che percepisca in modo invasivo la tecnologia che sta alla base dei materiali. L'interazione con l'esposizione deve inoltre risultare semplice ed intuitiva. Il museo diventa un luogo per conoscere, dove è possibile sviluppare sempre di più relazioni tra il museo e le scuole, *workshop* formativi e laboratori di ricerca.

Al contrario degli spazi museali classici, dove il visitatore è distante ed estraniato, l'ambiente espositivo divulgativo deve agevolare l'utente mettendolo in uno stato di comfort sia fisico che mentale. Il punto di forza dell'esposizione tradizionale è nell'oggetto originale, mentre per il percorso divulgativo è essenziale conferire valore cognitivo alla copia e quando possibile alla sua manipolazione. In tal senso l'organizzazione degli ambienti espositivi e dei percorsi di collegamento risulta fondamentale nella progettazione degli spazi museali. In quest'ottica il museo dovrà guidare il visitatore in un percorso narrativo, senza escludere i potenziali percorsi paralleli. Lo spazio museale avrà quindi il compito di coinvolgere ed affascinare il visitatore cercando di non allontanarlo dall'oggetto come spesso succede nell'esposizione tradizionale.

³ M. PINUCCI, *Image imaging*, cit.

⁴ ALESSANDRA SERINO, *Dalla fotografia all'immagine, progetto di una mostra su Robert Capa*. Tesi di laurea discussa presso l'ISIA Firenze (2017), relatore Massimiliano Pinucci.



La tecnologia multimediale offre la possibilità di raccontare e storie senza dominarle, in particolare e quando gli oggetti mancano o non possano esser e inseriti in un percorso espositivo, come nel caso dei grandi dirigibili [foto MB Vision].

Le tecnologie digitali adottabili

(vedi immagini a pagina seguente)

- Schermi di grande dimensione ad altissima risoluzione (4 o 8k)
- Schermi interattivi (*touch-screen*)
- Lavagne interattive
- Schermi olografici
- *Tablet* e sistemi di audioguida multimediali
- Postazioni di consultazione di archivi multimediali
- Visori indossabili per la fruizione di contenuti tridimensionali
- Videoproiezioni tridimensionali
- Videoproiezioni immersive di grandi dimensioni
- Videoproiezioni scenografiche
- Sonorizzazioni spaziali
- Simulatori di volo
- Modelli realizzati con tecniche di stampa 3D (sottrattivi o addittivi)

Le tecnologie digitali adottabili

LE TECNOLOGIE



SAMSUNG GEAR VR

OCCHIALI POLARIZZATI
PASSIVI PER LA VISIONE
DELLA PROIEZIONE 3D



PROIETTORI EPSON CON DUE
TIPOLOGIE DI FOCALE: FULL
HD E HD-READY WIDE

Alcuni esempi da Alinari Image Museum

SMART TV SAMSUNG
32" 40" 48" 55"



TABLET SAMSUNG

LAVAGNA INTERATTIVA
EPSON





Egizia Cecchi e Chiara Teodori

ALESSANDRO MARCHETTI
TRA GLI SCAFFALI DELLA BIBLIOTECA DI CORI

Una biblioteca civica di paese si nutre di legami profondi che la comunità locale instaura con e attraverso la collezione. Il risultato è un *organismo che cresce*¹ grazie alla stratificazione di conoscenze e interessi che si formano nel territorio e che nella biblioteca lasciano una traccia indelebile. Non si tratta di un processo transitorio ed effimero: per concorrere in modo durevole a una conoscenza condivisa c'è bisogno di una forza collettiva, di spinte che da diverse direzioni incidano in modo inequivocabile sulla collezione. L'ascolto di questo sentimento popolare scaturisce da un rapporto intimo, teso a individuare le esigenze da un lato e dall'altro le risorse, i valori aggiunti presenti nel territorio con i quali innescare uno scambio di reciproca influenza.

La biblioteca, quindi, acquisisce sapere, lo sistematizza, lo conserva e lo restituisce alla comunità in modo che essa ci si possa riflettere, identificare e possa seguire la storia del proprio sviluppo, in continua evoluzione, sostenendo la creazione di un sapere collettivo.

È stato così per Elio Filippo Accrocca e la sua biblioteca personale,² così è stato intimamente vissuto con Cesare Chiominto³ e oggi lo è con Alessandro Marchetti.

¹ La metafora della biblioteca come un organismo che cresce rappresenta la quinta legge della biblioteconomia formulata dal bibliotecario e matematico indiano Shiyali Ramamrita Ranganathan. Cfr. Id., *The Five Laws of Library Science*, Chennai, Madras Library Association, 1931.

² Nel 2013 gli eredi di Elio Filippo Accrocca hanno donato alla biblioteca di Cori la biblioteca personale del poeta. La collezione presenta tutte le caratteristiche che permettono di classificarla come "biblioteca d'autore" ovvero una «raccolta libraria privata e personale che, per le sue caratteristiche interne, tramite i singoli documenti e nell'insieme della collezione, sia in grado di testimoniare l'attività intellettuale, la rete di relazioni, il contesto storico culturale del suo possessore», secondo la definizione di Giuliana Zagra (cfr. *Biblioteche d'autore*, in

Nella foto: Installazione artistica posizionata in biblioteca e realizzata dal collettivo Insite in occasione della giornata commemorativa dedicata a Cesare Chiominto. L'opera rappresenta un grande telaio a simboleggiare il ruolo di "tessitura" del sapere e della comunità svolto dalla biblioteca. Fotografia di Francesca Cucchiarelli.

La volontà di istituire un'ala museale dedicata al genio dell'aeronautica italiana di origine corese sarà l'occasione per dare avvio a uno scambio tra creativi, studiosi, specialisti e appassionati e rappresenterà un'importante possibilità di crescita per il patrimonio documentale della biblioteca.

La costituzione del Fondo Alessandro Marchetti

Le biblioteche comunali presentano all'interno della propria collezione una raccolta speciale, che le contraddistingue da altre biblioteche e costituisce il valore aggiunto del patrimonio bibliografico specifico, ovvero il Fondo Storico Locale. Tale sezione conserva e sistematizza tutti i contributi che si riferiscono al territorio di appartenenza all'interno di ogni settore disciplinare: dall'archeologia all'archivistica, dalla storia all'arte e all'antropologia. Tra questi rientra anche il Fondo Marchetti.

Il rinnovato interesse nei confronti dell'ingegnere spinge la biblioteca comunale a porsi l'obiettivo di reperire e sistematizzare le tracce e le fonti inerenti la sua persona. Scopo di questa operazione è sostenere la nascita di nuove

Biblioteconomia. Guida classificata, diretta da Mauro Guerrini, Milano, Editrice Bibliografica, 2007, p. 719-20). Il fondo è costituito da materiale eterogeneo: unità librerie e materiale archivistico. Il nucleo librario, che ammonta a circa 8.500 volumi, si compone principalmente di opere di letteratura e critica letteraria suddivise in due macrosettori principali, poesia e narrativa. Come tutte le biblioteche d'autore, anche la collezione libraria di Accrocca è costituita da materiale ibrido che prevede un tipo di trattamento al confine tra il bibliografico e l'archivistico: numerosi sono i volumi che al loro interno conservano postille, correzioni, note a margine, sottolineature, inserti e, inoltre, taccuini di lavoro, corrispondenza, rassegna stampa, biglietti di accompagnamento, cartoline e fotografie. La raccolta donata può essere considerata e viene tratta come un fondo unitario e chiuso: nulla è stato disperso in altre sedi o biblioteche e, per quanto riguarda il materiale librario, l'intera collezione è stata ceduta. Attualmente il fondo è in fase di trattamento.

³ Cesare Chiominto è stato un poeta e linguista di Cori. Tra i primi ad aver contribuito alle ricerche linguistiche sul dialetto locale, è considerato una delle figure più rappresentative del tessuto culturale pontino e un punto di riferimento per gli studi sul dialetto corese. La biblioteca conserva una bibliografia completa di riferimento e la maggior parte dei contributi che trattano della sua persona e attività, insieme a fotografie e risorse audiovisive. In occasione del progetto "Genti Lepine" promosso dal Sistema Territoriale delle Biblioteche dei Monti Lepini e finanziato dalla Regione Lazio con determinazione n. G14414, in biblioteca è stato avviato un percorso di studio da parte degli studenti delle scuole medie del territorio, in collaborazione con Wikimedia Italia, che ha portato alla creazione e pubblicazione della voce di Cesare Chiominto all'interno di Wikipedia. Il progetto ha previsto inoltre una giornata di studi in biblioteca, in occasione della quale è stata inaugurata un'installazione artistica posizionata all'interno della corte e realizzata da un collettivo del territorio, Insite (v. fig. 1). L'opera rappresenta un grande telaio che tesse fili rossi e gialli, colori caratteristici di Cori, a simboleggiare il ruolo di "tessitura" del sapere della comunità svolto dalla biblioteca.

ricerche e dunque la creazione di nuova conoscenza da parte di studiosi interessati.

Una delle chimere alle quali le biblioteche, da sempre, tendono è la composizione di una bibliografia di riferimento il più possibile esaustiva con contributi, di qualsiasi natura, che si riferiscono al contesto specifico o a personalità del territorio, con l'obiettivo primario di strutturare le fonti in modo da garantirne un accesso lineare ed organizzato.

Delineare una bibliografia di riferimento relativa ad Alessandro Marchetti significa, in primo luogo, reperire tutte le monografie che trattano la sua figura e la sua attività, edite da piccole o grandi case editrici, e quindi prodotte attraverso i consueti canali editoriali. A queste si aggiungono contributi bibliografici stampati da tipografie del territorio, volumi in cui non è espressa l'autorialità o l'autorialità è direttamente collegata al Comune o a organismi dell'amministrazione, e quindi volumi legati a dinamiche di produzione locale, spesso distribuiti attraverso canali secondari. Di questa categoria all'interno del Fondo Marchetti sono conservati volumi di carattere biografico e contributi che trattano della SIAI Marchetti.

Oltre a questo nucleo più strettamente bibliografico, generalmente i fondi locali delle biblioteche sono ricchi di tutta una documentazione che potremmo definire ibrida, non strettamente bibliografica, che conserva spesso tracce del percorso di formazione, informazione e sapere che le comunità negli anni hanno prodotto in relazione a specifiche tematiche. In tale categoria rientrano foto storiche, risorse audiovisive, manifesti, raccolte di articoli di giornali e contributi scolastici e laborati dagli studenti del territorio. All'interno del Fondo Marchetti, oltre a queste risorse, è conservata una raccolta di articoli di giornale particolarmente interessante: si tratta di una rassegna stampa che raccoglie, all'interno di un unico volume, articoli riguardanti l'ingegnere e pubblicati su diverse riviste tra gli anni '60 e gli anni '80.

È proprio questo materiale grigio a costituire una ricchezza unica all'interno della collezione bibliotecaria: i documenti che ne fanno parte non sono reperibili in altre biblioteche in quanto sono il risultato di attività di stratificazione di un sapere che è intimamente legato al territorio che lo ha prodotto, alla sua storia e alla sua dinamicità. Per le biblioteche comunali, quindi, sistematizzare la gestione di questo tipo di materiale, raccogliendolo, conservandolo e rendendolo fruibile è di primaria importanza e comporta il consolidamento dell'identità storica e culturale della comunità di riferimento che può essere studiata e ripercorsa nelle sue tappe principali attraverso un proprio "archivio di comunità".

Affinché tutta questa documentazione possa essere accessibile è necessario che la biblioteca strutturi dei servizi che ne consentano la fruizione: obiet-

tivo delle biblioteche non è accumulare fonti ma strutturare un'architettura di servizi che agevolino l'accesso all'informazione.

In particolare il nucleo più strettamente bibliografico viene restituito agli utenti interessati attraverso l'OPAC della biblioteca,⁴ ovvero il catalogo *on-line* che riporta informazioni dettagliate sul volume, sul soggetto trattato, la localizzazione e l'indicazione del fondo di appartenenza in modo da dare la possibilità, attraverso una ricerca avanzata, di individuare tutti i volumi che appartengono a quella specifica sezione. Per tutti gli altri materiali non strettamente bibliografici non è possibile procedere con una descrizione catalografica che tenga conto delle Regole Italiane di Catalogazione,⁵ in uso presso le biblioteche italiane, e, quindi, non possono essere inseriti all'interno del catalogo *on-line*; per questi materiali l'accesso è garantito attraverso strumenti alternativi, dalla consulenza bibliografica da parte dei bibliotecari al catalogo cartaceo disponibile in sede.

Il nucleo documentario relativo ad Alessandro Marchetti rispecchia, dunque, l'eterogeneità del materiale documentario che solitamente compone i fondi locali. Il materiale ad oggi conservato costituisce un punto di partenza destinato ad incrementarsi attraverso acquisti sistematici e ricerche condotte da studiosi, esperti di aeronautica, storici e cittadini della comunità che arricchiranno la collezione con materiali editi e inediti.

La valorizzazione della figura di Marchetti e la sua eredità diffusa

Le biblioteche, in particolare la tipologia di pubblica lettura, sono fortemente permeate da un'anima umanistica. Spesso il binomio collezione bibliotecaria e letteratura si consolida a tal punto da innescare un legame obbligatorio e per alcuni aspetti vincolante. I criteri che guidano l'incremento del patrimonio bibliografico prevedono, ovviamente, un'attenzione alle cosiddette "scienze dure", ovvero le scienze esatte e quelle naturali, tuttavia è evidente che queste ultime non siano rappresentate all'interno dei cataloghi delle biblioteche in modo proporzionale alle discipline umanistiche.

In questo senso il rinnovato interesse nei confronti della figura di Alessandro Marchetti influenzerà, con nuova energia e sensibilità scientifica, la crescita di quei settori disciplinari che si riferiscono agli ambiti di interesse di Marchetti, come l'aeronautica e l'ingegneria, ad oggi poco aggiornati.

I testi su cui ci si concentrerà non saranno soltanto specialistici: particolare attenzione verrà data anche alla divulgazione, al modellismo e al collezioni-

⁴ All'indirizzo www.sistemabibliotechelepine.it è consultabile il catalogo della biblioteca di Cori.

⁵ *Regole italiane di catalogazione: REICAT*, a cura della Commissione permanente per la revisione delle regole italiane di catalogazione, Roma, ICCU, 2009.

simo, ambiti estremamente apprezzati dagli appassionati e che possono avvicinare un pubblico più ampio.

Oltre agli adulti, si cercherà di stimolare la curiosità degli studenti, bambini e ragazzi, con l'obiettivo di far conoscere e far sedimentare in loro l'interesse nei confronti della storia locale. A tal fine, all'interno dell'offerta didattica che ogni anno la biblioteca presenta alle scuole del territorio, verranno proposti percorsi laboratoriali monografici incentrati sulla biografia dell'ingegnere. Verrà, inoltre, predisposta una bibliografia a misura di bambino che consentirà di poter accedere ai materiali bibliografici in modo semplificato al fine di facilitare approfondimenti e ricerche scolastiche. Tali operazioni andranno ad implementare ed incidere sull'area educativa definita STEM,⁶ che si propone, in un'ottica interdisciplinare, di avvicinare i giovani alle materie scientifiche anche al di fuori del percorso scolastico curricolare. A oggi esistono numerosi modelli ai quali ispirarsi, adottati da biblioteche italiane ed internazionali, che potrebbero essere declinati sullo specifico contesto della comunità corese e che coinvolgono anche le fasce dei bambini più piccoli (0-6 anni), avvicinandoli al pensiero logico attraverso la narrazione.

Alessandro Marchetti rappresenta, quindi, un personaggio in grado di ispirare, stimolare la curiosità e la capacità di credere in progetti e avere la forza di realizzarli. Le attività di valorizzazione della sua figura andranno a sollecitare e rinvigorire il già vivace contesto culturale corese, che rappresenta un'eccezione all'interno del panorama della provincia di Latina, e non solo. È raro che un Comune delle dimensioni medio-piccole come Cori possa vantare la presenza all'interno del territorio dei tre principali istituti della memoria: Museo, Archivio, Biblioteca.

La loro reciproca influenza è facilmente riconoscibile nelle collezioni e nelle attività di ciascuno di essi: copie di documenti d'archivio sono in mostra presso il museo, il fiorire di studi storico-artistici si fonda sul patrimonio documentale archivistico e la biblioteca mantiene la traccia di tutte le ricerche condotte sul territorio. La vitalità di ogni singolo istituto culturale poggia su una forte sinergia tra i professionisti di ciascun settore che lavorano in un'ottica di gestione integrata dei servizi.

La volontà di istituire un'ala museale dedicata ad Alessandro Marchetti si pone quindi in un equilibrio consolidato e pronto a ricevere nuovi stimoli in una prospettiva di crescita collettiva e reciproca contaminazione.

⁶ STEM è l'acronimo di *Science, Technology, Engineering and Mathematics*. Per approfondire cfr. HEATHER GONZALEZ - JEFFREY KUENZI, *Science, Technology, Engineering, and Mathematics (STEM) Education: A Primer*, in fas.org, Congressional Research Service, 1° agosto 2012. URL=<https://fas.org/sgp/crs/misc/R42642.pdf>, ultima consultazione 25 novembre 2018.



Gherardo Lazzeri

CENNI PER UNA BIBLIOGRAFIA SU ALESSANDRO MARCHETTI e/o sui velivoli da lui progettati

Una ricerca bibliografica ha sempre come obiettivo la raccolta di tutte le informazioni possibili su un argomento. Cosa che almeno fino all'avvento di internet, era probabilmente l'unico e più approfondito mezzo per sondare e indagare il livello di conoscenza raggiunto dalla società su quel determinato argomento. E per molti versi resta ancora lo strumento principe.

Da un punto di vista più pragmatico, è necessario che una ricerca di informazioni abbia anche lo scopo di rispondere a domande più specifiche. Se voglio conoscere tutto della 'mela' troverò certamente milioni di riferimenti bibliografici e documentali di fronte ai quali provare addirittura imbarazzo e disorientamento nel non sapere da dove cominciare una consultazione o un approfondimento sul tema. La nostra ricerca risulta quindi molto più efficace quando è mirata e quando ci siamo prefigurate una serie di questioni di fondo sugli scopi della stessa. Se oltre all'argomento sono in grado di individuare anche il motivo per cui quell'argomento mi interessa e le ragioni che mi spingono a indagare, la ricerca sarà più specifica e anche i suoi risultati inizieranno ad essere maggiormente leggibili e fruibili per il mio scopo.

L'oggetto della nostra ricerca è Alessandro Marchetti, senza dubbio un personaggio chiave della storia aeronautica italiana. Ce lo dice soprattutto la fortuna e la notorietà che hanno avuto i suoi aeroplani, e su tutti l'S.79, conosciuto anche come "gobbo maledetto", e l'S.55 delle famose Trasvolate Atlantiche.

Ma nonostante questi due velivoli siano noti a tutti gli appassionati di storia aeronautica, noteremo subito che non è altrettanto famosa la figura di Marchetti come uomo, cui l'Italia, è vero, ha anche dedicato un francobollo della serie "pionieri dell'aviazione italiana" nell'anno del Centenario del volo [2003], ma al quale non è stata dedicata ancora un'adeguata letteratura.

¹ Nel 2003, per il "Centenario del primo volo", la Repubblica Italiana ha emesso un foglio di n. 4 francobolli dedicati ai "Pionieri Aviazione Italiana": Mario Calderara, Mario Cobianchi, Alessandro Marchetti e Gianni Caproni. Il foglietto riporta a sinistra il ritratto di Gabriele d'An-

Nella foto: Alessandro Marchetti nel suo studio, circondato da disegni, modelli e libri.

Nella fattispecie, la nostra ricerca bibliografica su Alessandro Marchetti ha come obiettivo la nascita di un museo a lui dedicato nella sua città natale di Cori, e sebbene non possa essere impostata per mezzo di puntuali parole chiave – ‘Marchetti’ and ‘museo’ – poiché di musei sul personaggio ancora non ve ne sono, dovremo comunque indirizzarla alla scoperta di tutto ciò che possa aiutarci a “raccontare” di Marchetti e del suo lavoro. Il nostro obiettivo è inizialmente omnicomprensivo, cioè cercar di comprendere cosa già sappiamo del personaggio e dei suoi aeroplani, per costruire la sua storia laddove ancora mancasse di collegamenti, connessioni, riferimenti e rimandi.

Individuata così più precisamente la natura della nostra ricerca, procediamo per gradi. E lo facciamo in contemporanea ricorrendo alla *Bibliografia Aeronautica Italiana*² e oggi grazie all’insostituibile aiuto di internet e dei suoi motori di ricerca.

L’unica monografia dedicata ad Alessandro Marchetti risulta essere quella promossa dal Comune di Cori nel 1993:

CAPOROSI, FRANCO, *Il migliore di quelli che sanno, Alessandro Marchetti*, Consorzio biblioteche dei monti lepini, Amministrazione provinciale di Latina, Ente provinciale di Latina, Comune di Cori, con la collaborazione delle Pro Loco di Cori, Colleferro, Gavignano, Segni, Sgurgola, Morolo, 1993. 264 p., ill., 17x24 (Documenti di Cultura Lepina; 11)

Veramente poco per un ingegnere che ha progettato e costruito aeroplani per un cinquantennio, e aeroplani che sono per molti versi la spina dorsale dell’aeronautica italiana fra gli anni Trenta e Quaranta del Novecento.

Oltre a questa unica monografia, si riscontrano due principali voci ‘Alessandro Marchetti’, una nel *Dizionario Biografico degli Italiani*³ e una nell’*Enciclopedia Treccani*,⁴ ma si tratta di brevi cenni. Un profilo più approfondito fu redatto da Giorgio Evangelisti nel terzo dei suoi volumi della serie *Gente dell’aria*.⁵

Di conseguenza la prima questione che sorge spontanea è chiedersi come poter ricostruire e raccontare la figura di Alessandro Marchetti se disponiamo di così poche testimonianze sulla sua persona. Certamente, molte altre infor-

nunzio e sulla destra i quattro francobolli. Per l’occasione è stato anche emesso un analogo folder da parte di Poste Italiane.

² GHERARDO LAZZERI, *Bibliografia Aeronautica Italiana 1937-2000*, Firenze, Olschki, 2004.

³ Voce ‘Marchetti Alessandro’ in *Dizionario Biografico degli italiani*, vol.69 (2007).

⁴ Voce ‘Marchetti Alessandro’ in *Enciclopedia Treccani*.

⁵ EVANGELISTI GIORGIO, *Gente dell’aria*, vol. 3, Firenze, Editoriale Olimpia, 1995. Si tratta del terzo di otto volumi tutti dedicati a grandi personaggi dell’aviazione nazionale.

mazioni legate alla persona, per quanto frammentarie, le si possono rintracciare, negli archivi, nelle biblioteche aziendali o ministeriali, o in qualche collezione privata.

Dunque, quali documenti cercare e dove? È la domanda che ogni storico si pone e per la quale la mia miglior risposta è iniziare il cammino Strada facendo, si scopriranno i riferimenti, i rimandi, le interconnessioni possibili fra un documento e l'altro, fra un libro ed alcune delle sue fonti. Possiamo soprattutto immaginare di indagare per il tramite di ex dipendenti o personaggi legati professionalmente all'ing. Marchetti. Se solo prendiamo in considerazione gli scambi epistolari, le documentazioni ufficiali che siano presenti presso l'Aeronautica Militare o presso l'Archivio di Stato (in particolare per quanto riguarda i brevetti), le casistiche di una ricerca documentale sono numerose e innumerevoli. Si tratta sempre di una "caccia al tesoro" durante la quale è importante solo tener presente l'obiettivo da voler raggiungere, mentre ci facciamo guidare da ogni riferimento che inizialmente potrebbe anche portarci fuori strada.

Proseguendo la ricerca di informazioni, e allagando l'orizzonte dalla persona agli aeroplani da lui progettati, ci accorgiamo immediatamente di una quantità notevole di monografie dedicate ai velivoli tagati Savoia-Marchetti o Siai-Marchetti, e un'altrettanto ampia, o forse ancor più ampia, letteratura dedicata ad altri argomenti (le storie della Guerra di Spagna, le storie del Gruppo Buscaglia, le storie della guerra aerea nel teatro del Mediterraneo), nelle quali i suoi velivoli, nella fattispecie ancora una volta l'S.79 o l'S.55 trovano infiniti riferimenti e senza dubbio interessanti immagini. Non saranno riferimenti utili a ricostruire l'uomo Alessandro Marchetti, la sua figura e il suo carattere, ma è indubbio che un ingegnere aeronautico deve la sua fama alle macchine da lui progettate e non potrà esistere un ingegner Marchetti senza i suoi velivoli.

Facciamo seguire un primo elenco delle pubblicazioni più strettamente legate ai velivoli usciti dalla penna di Marchetti, ovviamente per conto della SIAI-Marchetti o Savoia Marchetti.⁶

PUBBLICAZIONI SUI VELIVOLI SIAI-MARCHETTI

AA. VV., *L'Aviazione - grande enciclopedia illustrata*, Vol. VII, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1983. [S 55]

Aerei della seconda guerra mondiale, 5, Bombardieri, (Dimensione Cielo), Roma, Edizioni Bizzarri, 1973. [IBS = € 5,00]

Aeroplano "Savoia Marchetti" Tipo S. 81 da bombardamento diurno, Società idrovolanti alta Italia, Sesto Calende : istruzioni per il montaggio e per la

⁶ Tale elenco è estratto dalla *Bibliografia Aeronautica Italiana*, op.cit. per le suddette voci 'Siai Marchetti' e 'Savoia Marchetti'.

- regolazione*, Roma, [s.n.], stampa 1395 [sic! i.e. 1935] (Gallarate, C. Lazzati).
- AICHNER MARTINO - EVANGELISTI GIORGIO, *Storia degli aerosiluranti e del Gruppo Buscaglia*, Longanesi & C., 1969² [diverse edizioni] *
- APOSTOLO GIORGIO (a cura di), *Nei cieli dell'Abissinia. L'impegno dei Savoia Marchetti S.81 in A.O.I - 1935-1936*, Milano, Giorgio Apostolo, 2008 *
- Aeronautica Militare Italiana [sviluppato da Mirage multimedia], *Savoia Marchetti SM 79 "Sparviero"*, [S.l., s.n.], 2001.
- BENEDETTO PAFI (a cura di), *Ali italiane*, Vol. 2: 1923-1938, Milano, Rizzoli Editore, 1978. [S 55]
- BORGIOTTI, ALBERTO - GORI, CESARE, *Il Savoia Marchetti S.M. 79 Sparviero : 1933-1940*, Modena, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio storico - STEM Mucchi, 1980.
- BORGIOTTI, ALBERTO - GORI, CESARE, *Il Savoia Marchetti S.M. 79, 1935-1945 : Istrés-Damasco-Parigi, Roma-Rio De Janeiro, primati, S. 79 B-S.M. 83, esportazioni*, Modena, Mucchi, 1984.
- BORGIOTTI, ALBERTO - GORI, CESARE, *Savoia Marchetti SM 79 Sparviero*, Modena : Stem Mucchi, [197?], [Mucchi, 1994].
- DOMINELLI MASSIMO – PONTOLILLO LUCIANO, *Più cento. SIAI Marchetti: dal 1915 storie di uomini e aeroplani*, Luckyplane books editore, 2017
- GENTILI, ROBERTO, *Savoia Marchetti S.79 in action*; (color illustrations by Don Greer), Carrollton (TX), Squadron/Signal, 1986.
- GINESI, GIORGIO, *Società Marchigiana Aeroplani Savoia Marchetti : breve vita dello Stabilimento Jesino*, [S.l., s.n.], 2008
- GORI, CESARE, *Il Savoia Marchetti S.M. 79 : produzione, evoluzione tecnica, versioni*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1994.
- GORI, CESARE, *Il Savoia Marchetti S.M. 79 nel secondo conflitto mondiale, 1940-1943 : con i Reparti da Bombardamento Terrestre, Ricognizione Strategica, Aviazione Sahariana*, Roma, Aeronautica Militare Ufficio Storico, 2004. 575 p., 21x28 cm.
- MATTIOLI MARCO, *Savoia-Marchetti S.79 Sparviero*, (Combat Aircraft), Osprey Publishing, 22 febbraio 2018.
- PIGLIAPOCO, CESARE, 3: *Savoia Marchetti : SM-79 Sparviero*, Genova, Auriga publishing international [2004]
- PINI, GIORGIO - SETTI, FULVIO, *Savoia Marchetti SM 82 Marsupiale*, Modena, Stem Mucchi, [1976?] (Le macchine e la storia - Profili; 5)

- S.I.A.I. Marchetti... e la storia continua*, Firenze, Edizioni Aeronautiche Italiane, 1980. III-90 p., ill., 21x31. Testo anche in inglese.
- SIAI Marchetti S 205, S 208*, Roma, Claudio Tatangelo, 1982. 20 p., ill., 17x24. (Monografie Aeronautiche Italiane; 33).
- SIAI Marchetti S.79 'Sparviero'*. Roma, Edizioni Monografie S.r.l., 1986. 20 p., ill., 17x24. (Monografie Aeronautiche Italiane; 72).
- SIAI Marchetti SF-260*. Roma, Claudio Tatangelo, 1980. 20 p., ill., 17x24. (Monografie Aeronautiche Italiane; 11).
- Società idrovolanti Alta Italia "Savoia", *Savoia-Marchetti : aeroplani, idrovolanti*, Sesto Calende, S.I.A.I., 1935.
- SPAGGIARI, LUCIANO - D'AGOSTINO, CARLO, *SM-79 : il gobbo maledetto*, Milano, Il castello, 1979-
- VIGNA, ACHILLE - JANNETTI, FABRIZIO - BIGNOZZI, GIORGIO, *SIAI Marchetti S.55*, Roma, Claudio Tatangelo, 1983. 32 p., ill., 17x24. (Monografie Aeronautiche Italiane; 41, 42).

A questi titoli, ritengo interessante fare seguire, per un approfondimento tecnico sui suoi apparecchi, alcuni *Cataloghi nomenclatori*, che si trovano nelle biblioteche pubbliche italiane,⁷ e che altro non sono che i manuali di montaggio e manutenzione dei velivoli, così come sono usciti dall'azienda costruttrice e dalla linea di produzione. Si tratta di volumi appunto esclusivamente tecnici, ad uso dei reparti di manutenzione dei velivoli, che sono stati pubblicati in coedizione fra le aziende e il Ministero dell'Aeronautica.

Tali *Cataloghi*, nella loro specificità, sono in realtà estremamente importanti ai fini museali, poiché riportano tutti i dettagli costruttivi e le dotazioni e le apparecchiature interne al mezzo, e sono quindi indispensabili per ogni attività di recupero, ripristino o restauro. Raramente, o forse mai, si trovano fra i libri usati, e le stesse biblioteche ne hanno alcuni in maniera che io ho sempre giudicato del tutto casuale. Una gran parte di tali manuali è andata persa durante e dopo la guerra per le più svariate ragioni, anche facilmente intuibili. Tuttavia, restano e resteranno sempre oggetti ambitissimi da tutti gli aeromodellisti e da coloro che abbiano responsabilità di curatore o di restauratore di velivoli storici.

⁷ Ancora una volta si tratta di titoli ripresi dalla *Bibliografia Aeronautica Italiana*. Ne deriva che, sebbene non segnalato nella bibliografia, tali *Cataloghi* si trovano in modo relativamente facile ed accessibile presso la Biblioteca Nazionale di Firenze o di Roma, o presso la biblioteca dell'Ufficio storico dell'Aeronautica Militare.

CATALOGHI NOMENCLATORI DEI VELIVOLI SIAI-MARCHETTI

- Aeroplano "Savoia Marchetti" Tipo S.M.79, trimotore veloce da bombardamento e ricognizione, 10a serie di 19 velivoli. Aeronautica Umbra S.A., Foligno. Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione, Roma, Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti (Gallarate, Stabilimento Tipo-Litografico C. Lazzati), 1941. 340 p., ill., 20 tavv. alleg., 12,5x17,5.*
- Aeroplano "Savoia Marchetti" Tipo S.M.82, trimotore da bombardamento e da trasporto truppa e materiali, 1a serie di 50 velivoli M.M. 60270-60319. Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti", Sesto Calende. Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione, Gallarate, Stabilimento Tipo-Litografia C. Lazzati), 1940. 328 p., ill., tav., 13x17,5. In testa: Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti.*
- Aeroplano "Savoia Marchetti" Tipo S.M.82, trimotore da bombardamento da trasporto truppa e materiali, 4a serie di 50 velivoli M.M.60586-60635. Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti", Sesto Calende. Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione l'impiego e la manutenzione, Gallarate, Stabilimento Tipo-Litografico C. Lazzati, 1941. 336 p., tav., 13,5x17,5. In testa: Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti.*
- Aeroplano "Savoia Marchetti" tipo S.M.85 B, bimotore da esercitazione di bombardamento in picchiata, 1a serie di 10 velivoli M.M. 21597-21606. Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti", Sesto Calende. Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione, Gallarate, Stabilimento Tipo-Litografia C. Lazzati, 1939. 60 p., ill., 19 tavv., 13x17,5. In testa: Ministero dell'Aeronautica, Direzione delle costruzioni e degli approvvigionamenti.*
- Catalogo nomenclatore per Aeroplano S.M.82 da trasporto truppa e Bombardamento, per n.3 motori Alfa 128 R.C.18 - IV serie. Società Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti", Sesto Calende, Roma, (Gallarate Tipo-Lito. C. Lazzati), 1941. Paginaz. varia, 134 tavv., 30x22. In testa: Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti. Nomenclatore del materiale speciale d'aeronautica, Vol. 3° - cat. 1 - fasc. 21-B.*
- Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione dell'aeroplano "Savoia Marchetti" tipo S.79 trimotore veloce da bombardamento e ricognizione, Roma, Ministero dell'Aeronautica, 1938. 352 p., 156 fig., 21 tavv.*
- Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione*

dell'aeroplano "Savoia Marchetti" tipo SM. 82, trimotore da bombardamento. Roma, Ministero dell'Aeronautica, 1940. 304 p., fig., tav.

Nuovi orientamenti degli acciai saldabili per aviazione, con particolare riguardo all'acciaio saldabile brevettato "Savoia-Marchetti" Acciaio F.Z. R=110 kg/mm? dopo la saldatura, Sesto Calende, Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia-Marchetti", 1939. 32 p., ill., in 8°.

SIAI Marchetti SF-260WWT aircraft. Maintenance manual. Basic aircraft, Sesto Calende, SIAI Marchetti, 1979. XVIII-328 p., in 8°. This publication is applicable to aircraft S/N 30-001 to 30-006 and S/N to 19-12 after modification by retrofit kit SF260-20-02.

SIAI Marchetti S205/R. Catalogo illustrato, Sesto Calende, SIAI Marchetti, 1979. 404 p., tavv., in 4° (32 cm).

SIAI Marchetti S205 22/R. Parts catalog, Sesto Calende, SIAI Marchetti, 1973. X-286 p., ill., in 4° (32 cm).

SIAI Marchetti SF-260WL aircraft. Maintenance Manual. Basic aircraft, Sesto Calende, SIAI Marchetti, 1978. XVIII-290 p., tavv., in 4° (32 cm).

Velivolo Siai Marchetti F-260C. Lista controlli per il pilota, Sesto Calende, Siai Marchetti, 1983. 50 p., in 16°.

Velivolo Siai Marchetti S208M. Catalogo illustrato delle parti di ricambio, Roma, Ministero della Difesa - Siai Marchetti, 1981. 402 p., ill., in 18°.

A questa prima panoramica più strettamente legata ad Alessandro Marchetti e alle voci strettamente correlate al suo nome e cognome, e subito dopo al nome dei suoi aeroplani, si potrà e si dovrà far seguito con una ricerca mirata a ricostruire anche indirettamente l'ambiente e il clima culturale nel quale Marchetti ha vissuto e operato. Mi riferisco ad esempio ad alcuni notiziari o bollettini dell'Azienda Savoia-Marchetti che potrebbero riportare – il condizionale è d'obbligo non avendoli mai consultati – notizie riguardanti non solo la produzione dei velivoli ma anche i commenti o gli interventi di Marchetti in azienda, secondo un'ipotesi che fa del notiziario aziendale anche un termometro della vita sociale dei dipendenti.

«Notiziario tecnico [della] Scuola interna preparazione maestranze Savoia-Marchetti», Gallarate, C. Lazzati, 1940-

«Zic : notiziario interno del dopolavoro Savoia Marchetti», Gallarate, Tip. C. Lazzati, 1938-

Mostra d'arte del dopolavoro aziendale Savoia-Marchetti : Sesto Calende, 27 settembre 4 Ottobre 1942-20, Gallarate, Tip. C. Lazzati, 1942

DI BELLA, GIOVANNI, *Il dopolavoro Savoia Marchetti e il notiziario Zic : contributi di storia locale*, [Sesto Calende], Associazione pro Sesto Calende, stampa 2010

Supplemento illustrato de «LaTribuna», copertina illustrata a colori in fascicolo originale completo di pp. 16, Roma, 15 luglio 1928 * [IBS = Euro 30,00]

Da questo breve elenco si può passare, per analogia e deduzione, a tutto quel materiale che potrebbe essere rinvenuto se analizzassimo i giornali e le riviste dell'epoca, e non necessariamente e non solamente quelle aeronautiche. Un lavoro di ricognizione assolutamente ingente e per molti versi improponibile, almeno nel breve tempo. Le riviste vanno fisicamente sfogliate una per una. Operazione in realtà più fattibile se a certe condizioni. Ovvero, una volta che si individuassero alcune date emblematiche della storia aziendale Savoia-Marchetti, come ad esempio il volo inaugurale dei velivoli, la commessa per la produzione di certi velivoli, la vendita o concessione di costruzione dei suoi velivoli (come nel caso degli otto esemplari di S.79 ordinati e poi costruiti direttamente in Romania), si potrebbero ricercare notizie limitatamente ad un periodo più ristretto immediatamente precedente e successivo a tali eventi. Resta un compito lungo e complicato. Ma nell'ottica di un'attività di ricerca che voglia aspirare ad essere esaustiva, io vedo utile anche questo tipo di indirizzo di indagine.

E se la ricostruzione della figura di un ingegnere come Alessandro Marchetti si fa inizialmente lasciando parlare i suoi aeroplani, un museo che non avesse spazio per esporre gli apparecchi veri e propri (semmai ancora ve ne fossero di disponibili), non potrà non dotarsi di una collezione di aeromodelli, di qualunque scala e materiale, perché ogni visitatore riconosca immediatamente i mezzi e la fantasia di grandi e piccini possa spaziare nelle innumerevoli situazioni che hanno visto le ali progettate da Marchetti operare realmente.

A tal proposito mi sono solo fuggacemente soffermato ad annotare alcuni modelli in scatola di montaggio che si possono reperire su internet. Alcuni dei quali paiono essere anche di un certo valore. Senza dimenticare, avendo trovato anche un modello d'epoca di indiscusso valore storico, che si possono reperire cimeli e materiali diversi. Come nel caso di un modellino di aereo che pare simile per dimensioni ai tanti modelli che in quegli stessi anni costruivano in legno per le prove nella galleria del vento. In realtà viene descritto come "modello ad uso didattico per la contraerea". Certamente si tratta di un oggetto molto particolare che anni fa è stato addirittura stimato dalla casa d'aste Bolaffi per circa un migliaio di euro. Non se ne conoscono le misure precise, ma segnalo che era in vendita su internet a metà giugno 2018.

MODELLISMO

Savoia Marchetti SM.75 Military transport, scala 1/72, Balaton Modell

Savoia Marchetti S.55 X, scala 1:72 , kit montaggio Delta , N.4121

Savoia Marchetti S.55 X, scala 1:96 , Glencoe Models, N.4121

Savoia Marchetti SM.73, scala 1:72, SEM Model, N.4121

Savoia Marchetti S.55 X, scala 1:48 , SEM Model, N.72804

Savoia Marchetti anno 1930 in alluminio ad uso didattico per la contraerea. Simato in asta Bolaffi del 12 giugno 2009 = 1000 euro

Savoia Marchetti SM.75, scala 1/72, Broplan

Savoia Marchetti SM.83, scala 1/72, Broplan

Se i modelli sono stati da sempre un passaggio utile e necessario per mettere in pratica idee e progetti, l'arte del modello aeronautico è stata per molti addirittura la prima scuola di volo e di pilotaggio. E se i modelli sono un buon surrogato all'esposizione di velivoli reali, per motivi di spazio, quello della costruzione dei modelli, e quindi dell'aeromodellismo, è anche uno dei più tradizionali momenti di aggregazione fra giovani e meno giovani. Si suggerisce pertanto qualsiasi attività legata all'aeromodellismo, proprio come momento aggregativo e ludico attorno alla figura dell'ing. Marchetti.⁸

Come già accennato, dopo una prima ricognizione bibliografica effettuata attraverso le parole chiave immediatamente correlate a Marchetti e ai nomi dei suoi aeroplani, sarà utile e necessario cercare tutta un'altra serie di pubblicazioni che non avrei timore a definire "senza chiari confini", poiché trattasi di

⁸ Una gara o un concorso annuale per la costruzione di un modello in scala dei velivoli Marchetti, che premi la migliore realizzazione, o la migliore colorazione, o ancora il modello volante, è solo una delle iniziative che si possono mettere in programma e dedicate alla figura di Alessandro Marchetti.



Dal manuale originale al modello in plastica da assemblare, e, le possibilità per una collezione tematica su Marchetti sono vastissime [foto collezione Gregory Alegi].

tutte quelle storie generali sull'aeronautica del Novecento, sugli aeroplani italiani, sui pionieri dell'aviazione, o più propriamente, pur non narrando direttamente dei velivoli Siai-Marchetti, ci riportano la cronaca dei teatri di guerra e delle operazioni militari nelle quali sono stati impiegati gli apparecchi SIAI-Marchetti. È il caso già menzionato della storia della Guerra di Spagna, della storia del Gruppo Buscaglia, o della guerra aerea nel teatro del Mediterraneo, e tante altre storie aeronautiche del Novecento, comprese le storie di aviazione civile, poiché molti velivoli, già nati come velivoli multiruolo dalla penna di Marchetti, conobbero la trasformazione già prima della seconda guerra mondiale e ancor più dopo e hanno trovato impiego nelle prime linee aeree commerciali, come l'SM.74 nell'Ala Littoria, l'SM.75, l'SM.83 nella LA TI e l'SM.95 nell'Alitalia.

Una tale ricerca di riferimenti troverà il suo filo rosso seguendo la stessa storia dei velivoli, chi li ha acquistati, dove e come li ha impiegati, come e perché li ha trasformati, fino addirittura alla successiva e più recente storia del ritrovamento dei relitti e dei reperti negli anni a noi più vicini. È il caso del ritrovamento dell'esemplare di SM.79, matricola MM23881, il cui relitto è in mostra a Volandia nelle condizioni e nella scenografia del suo stesso rinvenimento.

Ecco dunque, qui di seguito, un saggio di altre pubblicazioni che trattando di imprese, raid, trasvolate, eventi bellici nei vari teatri del Novecento, ad iniziare da un volume che sta per uscire, proprio per i tipi di LoGisma, sulla Crociera Aerea del Decennale, 1933, nella quale furono impiegati gli ormai leggendari Savoia-Marchetti SM.55.

CHIARAMONTE FABRIZIO, *Le comunicazioni radio nella Crociera Aerea del Decennale. Strumentazioni e infrastrutture della Seconda Crociera Atlantica – 1933*, Firenze, LoGisma, 2018.

ALTRA BIBLIOGRAFIA SUI VELIVOLI SIAI MARCHETTI

ALEGI GREGORY, *La storia dell'Aeronautica Militare: i velivoli*, Roma, Aviator, 2013

ALEGI GREGORY, *La storia dell'Aeronautica Militare: la nascita*, Roma, Aviator, 2015

BIGNOZZI GIORGIO - GENTILI ROBERTO, *Aeroplani SIAI 1915-1935*, Firenze, EDAI, 1982

CASARINO GIAMBATTISTA - SACCHETTI RENZO, *Cameri e l'aviazione nel novarese*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, 1998

CASTELLANI ANTONIO, *Il gabbiano in camicia nera - Storia della L.A.T.I. Linee Aeree Transcontinentali Italiane*, Firenze, LoGisma editore, 2015

- CASTELLANI ANTONIO - BALIS CREMA LUIGI, *Da Ala Littoria ad Alitalia - Passato e futuro del trasporto aereo in Italia*, Roma, Universitalia, 2014
- CIVOLI MASSIMO, S.A.S. - *i Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940-1943*, Roma, IBN Editore, 2014
- CORSARI FERNANDO - DE SIMONI UGO, *Aerofilatelia italiana 1784-1940*, catalogo 1972
- D'AVANZO GIUSEPPE, *La freccia alata*, Roma, 3D Midia editore, 2007
- D'AVANZO GIUSEPPE, *Alitalia, ascesa e declino*, Roma, IBN editore, 2013
- DAVIES R.E.G., *A history of the world airlines*, London, Oxford University Press, 1964
- D'AGOSTINO CARLO, *Dal molo audace al valentino - storia della S.I.S.A. e del volo in Friuli-Venezia Giulia*, Gorizia, Vittorelli Edizioni, 1996
- D'AGOSTINO CARLO - TOMARCHIO MARIO, *S.I.S.A. - La prima compagnia aerea commerciale italiana*, Udine, Aviani & Aviani, 2007
- FALESSI CESARE - LAZZERI GHERARDO, *Le "Ragazze Volanti" - Cinquant'anni di Hostess Alitalia*, Firenze, LoGisma Editore, 2000
- GIANVANNI PAOLO, *1945-1960 I trasporti aerei in Italia - Dall'Elica al Getto*, Firenze, Edizioni Aeronautiche Italiane, 1979
- GERNSTEIN LONDON J., *Fly now!*, Washington D.C. (USA) e Vercelli, National Geographic Society & White Star, 2008
- JOHNSON LYNN - O'LEARY MICHAEL, *EN ROUTE - Label Art from The Golden Age of Air Travel*, S. Francisco, Chronicle Books, 1993
- MAGNANI ALBERTO - MIGLIAVACCA PAOLO, *L'ultimo volo, storie di piloti e di aerei*, 2014
- PELLEGRINO ADALBERTO, *Quelli della Stanza UNO - I primi cinquant'anni dell'Alitalia*, Milano, Libreria Gatti editrice, 1997
- MUSSOLINI BENITO, *Parlo con Bruno*, Milano, Edizioni del Popolo d'Italia, 1941.
- PONTOLILLO LUCIANO, *Più Cento - SIAI Marchetti: dal 1915 storie di uomini e di aeroplani*, Udine, Aviani & Aviani, 2015
- SACCHETTI RENZO, *Aviazione Italiana - 100 anni dell'Aeroporto di Cameri*, Novara, DeAgostini, 2009
- TATANGELO CLAUDIO, *Monografie Aeronautiche Italiane, vol. II*, Roma, Tatangelo Editore, 1980
- VARALLI ELDO, *Sesto Calende porto di cielo*, Varese, a cura del G.L.A. SIAI Marchetti, 1979
- VIGLIAR RENATO, *Autobiografia di un pilota*, Trento, Museo Aeronautico G. Caproni, 1994

ZENTILOMO G.E., *Dall'elica al jet - cronaca di fatti ed esperienze vissute cinquant'anni fa tra Linate e Malpensa*, Milano, Edizioni Nuove Scritture, 2011

Seguendo i giusti riferimenti, i rinvii, le correlazioni, anche legate ad ogni nome di personaggio più o meno vicino al nostro ingegnere, la ricerca avrà un campo di azione sempre più vasto e nel giro probabilmente di qualche anno potrà dire di essere stata esauriente ed esaustiva.

E concludo auspicando anche che si possa effettuare una parte di ricerca riferita a quei materiali cosiddetti di “letteratura grigia”, dalle cartoline ai manifesti, dagli orari alle brochure delle linee aeree, perché tutti questi materiali sparsi vanno sempre a comporre il più grande mosaico della macrostoria, ma in realtà sono quelle tessere alle quali tutti noi ci sentiamo sempre più vicini. Un biglietto aereo, un orario della LA TI, un poster che stava appeso in aeroporto, sono elementi della storia quotidiana che ci fanno immedesimare nell'epoca storica. Non ci parleranno di Alessandro Marchetti, ma senza dubbio ci racconteranno del mondo che Marchetti ha più o meno direttamente contribuito a costruire.

Per un museo che voglia proporsi come il centro studi attorno alla figura di Alessandro Marchetti, tutto questo bagaglio di conoscenze è l'humus essenziale dal quale partire e attorno al quale far partire ulteriori ricerche. Perché un museo è sempre più spesso un punto di aggregazione, un centro di smistamento e di scambio di informazioni e di proposte, e anche di cimeli legati alla propria materia. E vive e vivrà del continuo scambio col territorio, con gli altri musei similari, con le scuole, e con altri centri di studio e ricerca.

In definitiva, quali suggerimenti vengono dalla biblioteconomia e dall'archivistica e dal collezionismo per il progetto “ScaffALI”?

- Amore per la conoscenza
- per la ricerca
- per la raccolta
- per la catalogazione
- per la conservazione
- per la valorizzazione
- per la divulgazione

ATTI DI NASCITA.

Coraro, di anni ventidue, impiegato, e Salvatore Moroni, di anni quarantuno, impiegato, entrambi residenti in questo Comune.

Letto il presente atto agli intervenuti l'hanno questa mese sottoscritto

Milito Giuseppe

Giuseppe Nibbariseppe

Salvatore Moroni Test.

G. Catala

L'anno milleottocento ottantasette, addì diciannove di Giugno, a ore anti meridiane dieci e minuti trenta, nella Casa comunale.

Avanti di me Giovanni Catala Sindaco fa-
cente funzioni

Ufficiale dello Stato Civile del Comune di Cori, Provincia di Roma

è comparso Vincenzo Marchetti, di anni ventisei, Pandante domiciliato in questa Città, il quale mi ha dichiarato che alle ore anti meridiane quattro e minuti trenta, del dì sedici del corrente mese, nella casa posta in Via Roma al numero, da Giulia Canavari sua moglie familiare reso lui convivente

è nato un bambino di sesso maschile, che egli mi presenta, e a cui da il nome di Alessandro

A quanto sopra e a questo atto sono stati presenti quali testimoni

Vittorio Coraro, di anni ventidue, impiegato, e Salvatore Moroni, di anni quarantuno, impiegato, entrambi residenti in questo Comune.

Letto il presente atto agli intervenuti l'hanno questa mese sottoscritto

Vincenzo Marchetti

Giuseppe Nibbariseppe

Salvatore Moroni Test.

G. Catala

Il Condottissimo è morto in Cori
Cori (Atto di morte del Comune di Cori)
Anno 1864 Parte 1 Serie 4 N. 4
Cori il 19-5-1864
L'Ufficiale dello Stato Civile

Numero 137
Marchetti Alessandro

Marchetti Alessandra sul giorno 2-6-923 contrasse matrimonio con Vincenzo Coraro nel Comune di Roma al N. 174 Anni III P. 14

Cori 2-7-925
Ufficiale

Parto Colonnale 1354

Marchetti Alessandro sul giorno 5-12-1866 (Atto di morte del Comune di Cori)

Cori il 24-12-1865

* S'indichi la professione o la condizione.

Francesca Garello

RIUNIRE LE CARTE MARCHETTI: UN'IPOTESI DI ARCHIVIO VIRTUALE

1. Introduzione

Archivio e biblioteca sono due delle caratteristiche essenziali che differenziano i musei in senso scientifico dalle pure esposizioni e dalle collezioni, per quanto ampie. Nel varare un nuovo progetto culturale, nel caso specifico l'Ala Marchetti del Museo della Città e del Territorio, è dunque opportuno riflettere sin dall'inizio circa la sua dimensione archivistica, e in particolare sulle opportunità che le nuove modalità digitali offrono per riunire i materiali relativi all'attività dell'ingegnere Alessandro Marchetti senza "spogliare" gli archivi pubblici e privati che attualmente conservano le tracce della sua vita.

L'idea di archivio è da sempre associata a quella di *chiuso*, sia nella sua accezione positiva di "custodito" che in quella più complottistica di "misterioso, inaccessibile". Nell'immaginario collettivo la caratteristica identificativa di un archivio storico è quella di uno spazio ben definito e circoscritto, in cui le carte hanno un luogo certo e stabile e un ordinamento immutabile. Questo conferisce al materiale archivistico la sua reputazione di affidabilità: poiché le carte sono da tempo chiuse nel loro remoto luogo di conservazione nessuno le ha toccate o manomesse; pertanto sono "vere", forniscono informazioni indispensabili perdute e quindi risolutive di un "mistero".

Il diffondersi degli archivi su Internet ha aggiornato l'idea di archivio, spogliandolo forse dall'aura di mistero, aprendolo alle curiosità di un pubblico di non specialisti ma allo stesso tempo mettendone a rischio l'autorevolezza. La riproducibilità di un'immagine digitale consente la simultanea presenza di un documento in "luoghi" diversi, ma al contempo rende spesso impossibile stabilirne la primitiva origine e di conseguenza ricondurlo al proprio contesto. A questo documento vengono insomma a mancare i due capisaldi sui quali l'archivistica si basa come pratica e come scienza: il "vincolo archivistico", che lega tra loro i documenti e garantisce che l'archivio sia il frutto e lo spec-

A sinistra: Atto di nascita di Alessandro Marchetti conservato presso l'Archivio Storico Comunale "Pier Luigi De Rossi".

chio documentario delle attività di una persona o di un ente e non una mera collezione; e il “principio di provenienza” che identifica l’origine (persona o ente) di un documento d’archivio, sancendone così la credibilità.¹

Il singolo documento privo di contesto, come quello che si può trovare in Rete su siti di collezionisti, giornalisti o semplici appassionati di storia, non garantisce l’affidabilità del contenuto. Un documento, infatti, può essere “vero” in quanto effettivamente prodotto da una certa fonte in una certa data, ma allo stesso tempo contenere notizie imprecise o addirittura false. Solo l’esame del contesto a cui questo documento appartiene ci fornisce gli strumenti per comprendere l’informazione di cui è portatore.

Internet, tuttavia, è uno strumento potente e efficace per la trasmissione e la valorizzazione della cultura in generale e degli archivi in particolare. Proprio la “smaterializzazione” digitale del documento archivistico rende possibili operazioni di ricontestualizzazione e ricostituzione di archivi dispersi dalle vicende della grande Storia o dalla storia personale di chi produsse le carte.

Oltre a ciò, gli archivi “virtuali”, *assemblationline* grazie alla riproduzione digitalizzata delle carte e non costretti nei limiti fisici di edizioni a stampa, possono fornire un aiuto in più al ricercatore poiché possono espandersi oltre il nucleo documentario, affiancando ad esso anche materiali correlati come studi critici e rimandi bibliografici, persino oggetti museali, giungendo così ad offrire una visione completa del soggetto produttore, della sua attività e del mondo in cui operò.

2. Marchetti e il suo archivio

La vita di Alessandro Marchetti fu particolarmente dinamica: nacque infatti a Cori, studiò a Roma, operò a La Spezia e Sesto Calende e, dopo aver lasciato una traccia indelebile nella storia aeronautica, morì a Busto Arsizio nel 1966. Inevitabilmente, i vari segmenti di documentazione relativi alle diverse fasi della sua vita di progettista e imprenditore si sono sedimentati nei luoghi in cui visse e operò. Ciò ne ha causato la dispersione geografica e una limitata conoscenza.

Le carte relative ai Marchetti sono custodite innanzi tutto dalla famiglia Caucci Molarà, a Cori, discendente dalla sorella del progettista. La documentazione è stata dichiarata di notevole interesse storico nel 1996 dalla Soprintendenza archivistica per il Lazio. Altre carte familiari potrebbero trovarsi presso

¹ Il primo a teorizzare queste caratteristiche in Italia fu Giorgio Cencetti nell’articolo “Sull’archivio come ‘Universitas Rerum’”, in *Archivi*, anno IV, 1937, pp. 7-13.

i discendenti di Valerio e Luciana Andreoni che – secondo un necrologio del 5 dicembre 1966 – «lo ebbero come padre».²

Non si può escludere che documenti legati ad aspetti personali si trovino anche in archivi meno conosciuti, come per esempio nelle carte degli azionisti della SIAI Marchetti (i fratelli Capè, in primo luogo), dei piloti collaudatori dei suoi aeroplani oppure di altro personale delle aziende che li costruirono. Altre informazioni personali oggi poco conosciute sono quelle relative al suo servizio militare, che potrebbero essere rintracciate a Roma presso gli archivi della Direzione Generale del Personale Militare (Persomil) del Ministero della Difesa.

È ragionevole pensare che le carte strettamente connesse all'attività di progettista e imprenditore si trovino nell'archivio della Vickers-Terni, la società di La Spezia per la quale l'ingegnere progettò durante la Prima guerra mondiale il velocissimo biplano MVT, in quello della SIAI Marchetti presso i Seniores SIAI a Sesto Calende, in quello della Direzione Costruzioni Aeronautiche di Milano, l'ufficio territoriale del Genio Aeronautico che controllava la produzione SIAI Marchetti per conto del Ministero dell'Aeronautica. A questo proposito, un altro luogo che potrebbe restituire documentazione "marchettiana" è l'Ufficio Storico dell'Aeronautica, sia nei carteggi di personalità sia nei fondi relativi agli aeromobili.

Ma è anche possibile ipotizzare altre presenze documentarie di questa natura in luoghi meno immediatamente identificabili. Nella sua attività di progettista Marchetti si sarà di certo trovato a interagire con il Comune di Sesto Calende, e l'archivio comunale potrebbe restituire tracce di rapporti con l'azienda. Simili relazioni potrebbero rintracciarsi nelle città cui Sesto Calende appartenne per provincia, prima Milano e poi Varese (dal 1927), poiché, una volta esaurite le pratiche, gli archivi notarili e delle Camere di commercio versano le carte negli archivi di Stato competenti per territorio.³

² Il ritaglio, tratto da un quotidiano non identificato, è stato esposto presso la biblioteca di Cori in occasione della giornata di studi del 30 giugno 2018. Copia in archivio autore.

³ Dopo l'Unità d'Italia si sentì l'esigenza di una legislazione che unificasse l'attività e le competenze dei notai e delle Camere di commercio. Con la legge sul notariato (n. 2786, 25 luglio 1875, modificata con la n. 4817 del 6 aprile 1879) furono istituiti un collegio di notai ed un archivio notarile in ogni distretto sede di tribunale civile e correzionale. Tali archivi, definiti distrettuali, ebbero il compito di conservare gli atti originali dei notai che cessavano l'attività. Le Camere di commercio, come tutti gli enti di diritto pubblico, sarebbero tenute a conservare le pratiche esaurite in una propria sezione separata di archivio, ma in pratica molte preferiscono versare all'archivio comunale di competenza (cfr E. Bidischini e L. Musci, "Introduzione storica e archivistica" a *Guida agli archivi storici delle Camere di commercio italiane*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali/Direzione centrale per i beni archivistici, 1996 p. XXXVII).

Da questa veloce carrellata si comprende come non soltanto la documentazione prodotta direttamente da Marchetti ma anche quella prodotta da altri soggetti e utile a tratteggiare con profondità la figura umana e imprenditoriale del progettista si trovi sparpagliata in sedi molto distanti e in qualche caso persino sconosciute.

Una simile situazione non costituisce solo un impedimento per un ricercatore costretto a “inseguire” le carte ma anche una potenziale perdita di informazioni determinata dall’impossibilità di avere una lettura integrata della documentazione d’archivio. È impossibile, insomma, accedere a una visione a tutto tondo che ricomprenda la dimensione personale dell’uomo, il suo genio creativo e la sua capacità manageriale.

D’altra parte, anche ammettendo la possibilità di rintracciare tutte le carte “marchettiane”, la pluralità di soggetti che le detengono è tale che risulterebbe assai difficile un riaccorpamento, la riunione fisica in un unico luogo. E forse non sarebbe neppure auspicabile poiché le carte che magari a un ricercatore sembrano disperse e scomode da raggiungere, per un archivista si trovano esattamente dove devono stare, cioè nel luogo in cui furono prodotte mediante l’attività dei loro produttori. Non soltanto Marchetti cioè, ma anche coloro con cui lavorò o collaborò.

3. Riunire i dispersi

Il problema di riunire elementi archivistici “lontani” tra loro è sempre stato sentito da studiosi e ricercatori. La soluzione praticata è stata soprattutto quella di operare selezioni in base all’argomento e pubblicare i documenti in una diversa organizzazione logica, offrendoli alla consultazione in un contesto diverso da quello originale ma corredandoli di un apparatocritico che fornisce il contesto là dove mancava il vincolo archivistico e il principio di provenienza.

È il caso dei carteggi di personalità, come ad esempio quello tra i filosofi Benedetto Croce e Giovanni Gentile. I due filosofi ebbero una lunga e feconda corrispondenza cominciata nel 1896 quando Giovanni Gentile, a quei tempi studente alla Normale di Pisa, scrisse la prima lettera al già famoso Croce. I due si scrissero ininterrottamente fino al 1924, anno in cui furono separati da ragioni politiche e ideologiche, producendo circa duemila lettere piene di discussioni dotte. Per sua stessa natura il carteggio si sedimentò in due luoghi separati e distanti, per giunta anche scambiati rispetto alla produzione: le lettere scritte da Gentile entrarono a far parte delle carte di Croce a Napoli (ora conservate dalla Fondazione Benedetto Croce) e quelle di Croce finirono a Roma a casa di Gentile (ora alla Fondazione Giovanni Gentile). Per favorire la lettura integrale le due fondazioni hanno quindi deciso di

procedere alla ricostituzione del carteggio mediante la pubblicazione, attualmente in corso.⁴

In altri casi si è cercato di ricostituire un archivio disperso utilizzando copie dei documenti originali. Un esempio di situazione complessa è quello dell'archivio di Filippo Turati la cui attività si svolse prima a Milano, poi a Roma come deputato e dal 1926 a Parigi come esule del regime fascista. Per questioni di salvaguardia il suo archivio fu smembrato in quattro nuclei, con una suddivisione che determinò anche perdite di materiale.⁵ Oggi le carte sono conservate presso quattro istituti, l'Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis di Amsterdam, la Biblioteca comunale e l'Archivio di Stato di Forlì e la Società Umanitaria di Milano. Da molti anni la Fondazione di studi storici Filippo Turati di Firenze sta procedendo alla ricostituzione dell'archivio mediante copie di natura molto eterogenea, e attualmente è in possesso di circa 7.000 documenti tra fotocopie, fotografie e microfilm.

4. Gli archivi e Internet

Dai primi anni 2000 gli archivi storici si sono affacciati alla Rete. In principio si è trattato semplicemente di rendere visibili su Internet gli inventari, utili per conoscerne il contenuto senza visitarli ma non ancora “interrogabili” informaticamente e comunque legati a una frequentazione di persona della sala di consultazione.

Un esempio precoce di consultazione integrata di inventari archivistici informatizzati è stato il progetto “Archivi del Novecento. La memoria in rete”. Concretizzatosi nel 1999 attorno alla realizzazione di un *software* per la schedatura informatizzata di archivi storici, divenne un vasto progetto culturale che giunse a riunire più di 80 istituti storici italiani conservatori di fondi archivistici relativi alla storia del Novecento, i cui inventari e descrizioni archivistiche furono resi consultabili simultaneamente attraverso un unico punto di accesso.⁶ In seguito, la sempre più agevole e meno costosa riproduzione digitalizzata delle carte ha messo a disposizione anche le immagini dei docu-

⁴ Benedetto Croce, Giovanni Gentile, *Carteggio*, a cura di Cinzia Cassani e Cecilia Castellani, Torino, Arago Editore. I primi 3 volumi sono stati pubblicati nel 2014, 2016 e 2017.

⁵ Cfr scheda dell'archivio Turati nel Sistema informativo unificato per le Soprintendenze archivistiche (Siusa): suisa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=comparc&Chiave=334620&RicProgetto=personalita

⁶ Leonardo Musci, “Archivi del Novecento. Un progetto in cammino”, in *Scrinia*, 2005, n. 3, pp. 94-99. Il progetto si è interrotto intorno al 2012 e dal 2017 in parte confluito in Lazio'900: www.lazio900.it/

menti stessi, rendendo possibile a studiosi e ricercatori di accedere alla consultazione delle carte senza spostarsi dal proprio tavolo, un'esperienza virtuale più simile a quella reale della sala studio.

Nel 2003 il Senato della Repubblica lanciò il progetto “Archivi on-line” con l'obiettivo di valorizzare le fonti documentarie per la storia politica e istituzionale del paese, sponsorizzando la riproduzione digitale integrale di fondi archivistici conservati presso vari istituti culturali che furono messi in consultazione attraverso il sito ufficiale del Senato.⁷ Altre istituzioni conservatrici di archivi di argomento affine (d'impresa, della musica, della moda, eccetera) si raccolsero attorno a portali tematici, oggi in gran parte riuniti sul sito del Sistema archivistico nazionale (SAN) che consente la consultazione integrata di materiale non solo documentario ma anche iconografico e multimediale.⁸

La corsa alla digitalizzazione ha però posto alcuni problemi, relativi soprattutto alla selezione dei documenti e alla tracciabilità. Nel primo caso, presentando carte scelte sulla base di criteri arbitrari, estetico o simbolico, si corre il rischio di “distorcere” gli archivi, falsando i percorsi di ricerca e attribuendo un giudizio di valore alle carte. Nel secondo, si rischia di contribuire a privare il documento d'archivio delle sue caratteristiche fondamentali, cioè la provenienza e il vincolo archivistico. Al principio dell'era digitale un documento “digitalizzato” era infatti solo un'immagine (in realtà un *file* formato .jpg o .pdf), facile da scaricare sul proprio computer per archiviarlo in qualche cartella relativa a una ricerca o a un interesse specifico, magari cambiandone il nome. Non era infrequente che dopo qualche tempo l'utente non ricordasse più il sito dal quale aveva scaricato un certo documento, né tantomeno il luogo fisico di conservazione dell'originale. D'altra parte, la facilità di duplicazione dei *file* faceva sì che lo stesso documento si potesse trovare identico su vari siti, determinando così in certi casi l'impossibilità di attribuirgli un'origine certa.

Va segnalata inoltre una certa confusione sul significato di “archivio”, che sul Web viene inteso diversamente che nell'ambito archivistico. Un esempio perfetto è il grande progetto InternetArchive, iniziato nel 1996, che nell'attuale descrizione della home page viene definito *a non-profit library of millions of free books, movies, software, music, websites, and more*. Una biblioteca quindi, che a dispetto del nome non annovera documenti d'archivio nella sua offerta online.⁹

⁷ www.archivionline.senato.it. Il link non risulta attivo al momento della redazione della presente nota.

⁸ san.beniculturali.it/web/san/archivi-tematici

⁹ archive.org/

5. La riunificazione virtuale

L'estrema duttilità dei sistemi informatici ha portato a un ulteriore passo avanti: la creazione di archivi virtuali. Archivi cioè che non esistono in alcun luogo fisico, neppure come collezione di copie di originali come nel caso di Turati, ma che attraverso la riproduzione digitalizzata ricreano in un luogo immateriale un'unità perduta, oppure danno vita a una completezza mai esistita.

Il Mark Twain Project, nato nel 1984 con lo scopo di pubblicare a stampa l'intera produzione letteraria di Twain, dovette venire a patti con l'incredibile prolificità dell'autore, che produsse qualcosa come 50.000 lettere (di cui 19.000 solo alla famiglia), circa 4000 articoli editi e 30 romanzi, oltre a 600 manoscritti inediti a vari livelli di completezza, 36 taccuini di appunti e un numero non quantificato di biglietti, ritagli stampa e album. Nel 2004 il progetto si trasferì sulla Rete, mutando il nome in MarkTwain Online Project, non soltanto per superare i limiti fisici dei volumi cartacei, ma anche per riunire in un solo "luogo" le carte disperse dalle vicende personali dei curatori che le portarono a Berkeley, a New York e nell'Iowa. A oggi l'archivio online mette a disposizione 31.000 schede di catalogo di materiale vario e 2.600 lettere riprodotte integralmente, con numeri destinati a aumentare.¹⁰

Il progetto Jane Austen's Fiction Manuscript ha lo scopo di riunire in un unico spazio virtuale tutte le opere di narrativa scritte di propria mano da Jane Austen, fisicamente disperse in cinque biblioteche e presso un privato. I manoscritti coprono l'intera vita artistica della scrittrice, dai primi esperimenti della gioventù alla maturità letteraria e comprendono sia opere destinate alla pubblicazione sia racconti scritti per i familiari.¹¹

Ancora più complessi sono i progetti dedicati al poeta William Blake e al pittore Dante Gabriel Rossetti. Il primo infatti ha prodotto 19 libri manoscritti delle sue poesie illustrati di sua mano, oltre a incisioni, stampe, disegni disseminati in ben 25 istituti conservatori, ora riuniti virtualmente nel William Blake Project Archive.¹² Il secondo oltre alla pittura ha legato la sua produzione artistica a materiali inusuali come maioliche, carte da parati, gioielli, e si è anche cimentato nella poesia e nelle traduzioni. Una simile ecletticità di produzione si rispecchia nell'enorme numero di strutture che conservano la sua opera, 47 istituti di cultura e 10 privati. Il Dante Gabriel Rossetti Hypermedia Archive offre accesso simultaneo e soprattutto una lettura integrata di documenti che, pur appartenendo a sfere diverse, sono stati originati da un unico soggetto produttore.¹³

¹⁰ www.marktwainproject.org

¹¹ janeausten.ac.uk

¹² www.blakearchive.org

¹³ www.rossettiarchive.org

6. Marchetti da archivio disperso ad archivio virtuale

Come si è visto, con la riunificazione virtuale ciò che si vuole ottenere non è una collezione di carte in copia digitale con un tema comune, ma la ricostituzione di un vincolo archivistico che avrebbe dovuto esserci ma è stato spezzato o non ha potuto crearsi. I casi sopra esposti rientrano nella tipologia di *scattered archives* (“archivi dispersi”, termine coniato per indicare la situazione delle carte di Blake).¹⁴ In tutti questi casi l’archivio virtuale vuole ripristinare un’unità alterata da vicende posteriori alla formazione dell’archivio.

Esistono però casi in cui il *corpus* documentario nasce segmentato a causa della diversità di luoghi in cui il soggetto produttore opera. È il caso dell’archivio Marchetti, un “archivio disperso” fin dalla creazione. Dal punto di vista archivistico l’operazione di ricostituzione virtuale è coerente. È stato osservato come sia irrealistico pretendere che tutti i documenti generati dall’attività di un soggetto produttore debbano trovarsi nella stessa collocazione fisica.⁵ Riunirli, se separati, non vuol quindi dire mescolare fondi eterogenei contravvenendo alla regola aurea dell’archivista del *respect des fonds* ma applicare quello che può essere definito un “principio di provenienza virtuale”.¹⁶

Questo principio può essere applicato a elementi di qualunque tipologia documentaria includendo, nel caso di Marchetti, anche materiale iconografico (foto, disegni e progetti). I moderni criteri di descrizione archivistica prevedono che i documenti in forma digitale siano dotati di “metadati”, informazioni associate all’oggetto digitale che ne stabiliscono precisamente tutte le caratteristiche identificative, dalla tipologia al contesto di provenienza, alla collocazione fisica fino allo status legale.¹⁷ Non si rischia più, quindi, che un documento esposto sul web venga isolato dal suo contesto e divenga inefficace dal punto di vista dell’attendibilità o della testimonianza storica.

Istituire un archivio virtuale per Marchetti presenterebbe un altro vantaggio. Non essendo costretto entro i limiti di uno spazio fisico potrebbe essere affiancato da materiali complementari utili ad arricchire la consultazione delle carte come collezioni bibliografiche ugualmente digitalizzate, comprendenti libri sull’opera di Marchetti o di storia dell’aviazione, riviste specializzate sia

¹⁴ John Unsworth, “The Virtual Reunification of Scattered Archives” conferenza presso la British Library, 20 ottobre 2006, in rete all’indirizzo <https://slideplayer.com/slide/11207982/>.

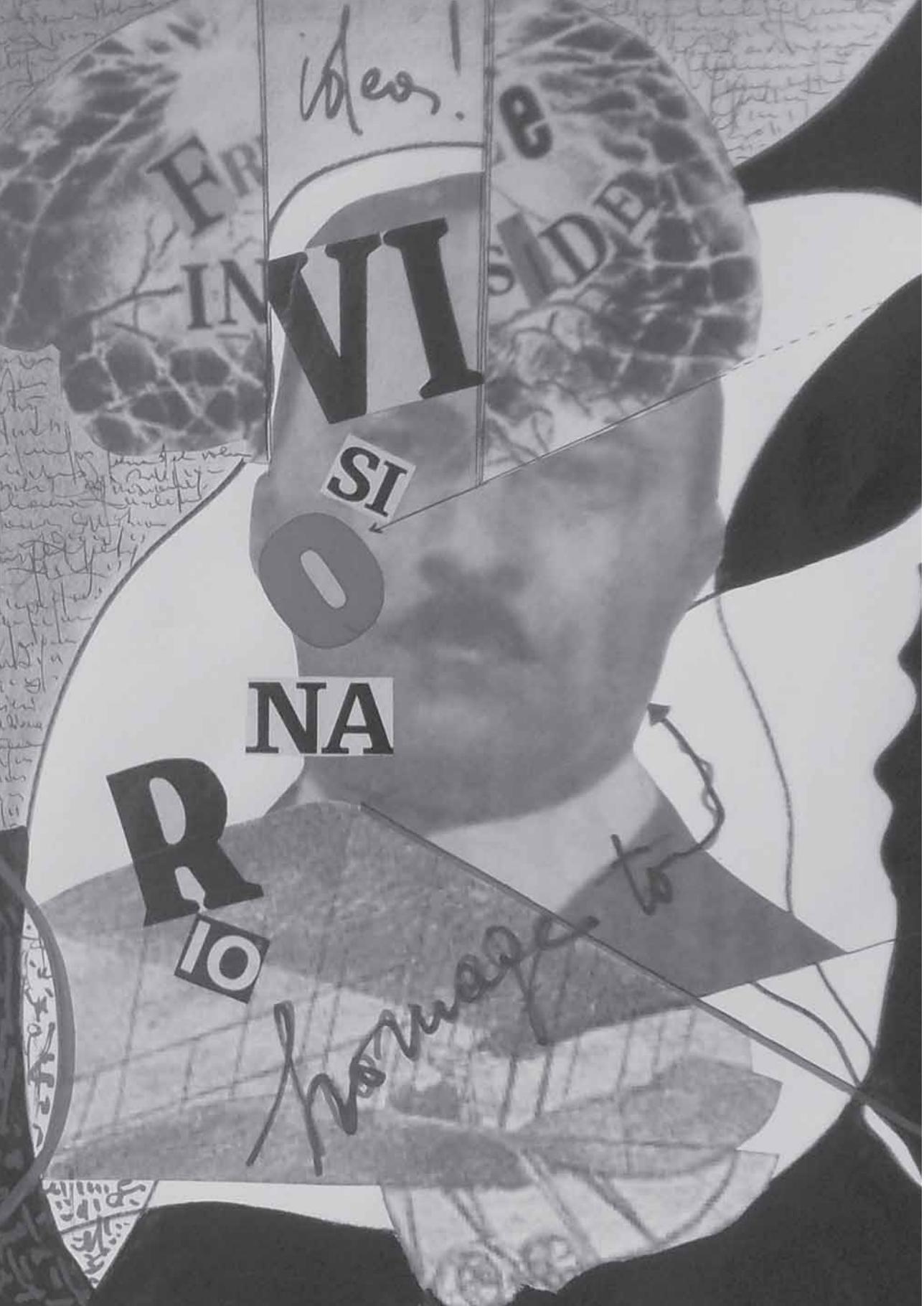
¹⁵ Laura Millar, “The Death of the Fonds and the Resurrection of Provenance: Archival Context in Space and Time”, in *Archivaria*, 53 (Spring 2002), p. 6.

¹⁶ Emily Monks-Leeson, “Archives on the Internet: Representing Contexts and Provenance from Repository to Website”, in *The American Archivist*, vol. 74 (Spring-Summer 2011), p. 44

¹⁷ Enciclopedia Treccani XXI Secolo, “Archivi digitali” in rete all’indirizzo www.treccani.it/enciclopedia/archivi-digitali_%28XXI-Secolo%29/

storiche che contemporanee, materiali audiovisivi (filmati sia d'epoca o attuali) e oggetti museali (modelli di aeroplani).

Un simile progetto avrebbe quindi innumerevoli vantaggi tra i quali, paradossalmente, anche quello di mantenere intatta la separazione degli originali cartacei. In altre parole, riunificare le carte di Marchetti non vuol dire infatti ignorare il processo della loro frammentazione perché essa possiede un suo senso storico e fornisce un'indicazione importante per la comprensione di un processo professionale e creativo, il riflesso di un percorso umano.



ideas!

FR
IN

VI

SIDE

SI

O

NA

R
IO

normal to

Mauro Carrera

**FOGLI VOLANTI. LA CREAZIONE DI UNA
COLLEZIONE D'ARTE CONTEMPORANEA
per l'«Ala Marchetti» del Museo
della Città e del Territorio di Cori**

Ali d'un sogno di mille esistenze,
gli arditi volteggi della Chimera
a tutti i più audaci, da mane a sera,
ad ogn'arrivo ispiravan partenze.

Furon eterne le loro presenze
nel numer d'eroi di questa sfera,
ma come Icaro sciolta la cera
pagaron care le lor trascendenze.

Forgiata dalla legnosa driade,
sull'Atlantico con le tue sorelle,
guidavi certa, Alcyone pleiade,

i naviganti nelle notti belle
raccolti intorno, gloriosa miriade,
in prospero corteo d'eccelse stelle.

Questo intervento è stato presentato nell'ambito della manifestazione *La mia Chimera è un sogno. Giornate di studio, arte, poesia in omaggio al genio visionario dell'ingegnere aeronautico Alessandro Marchetti*¹ e presentato nel corso della giornata di studi tenutasi sabato 30 giugno 2018 a Cori (LT) presso la Biblioteca Civica "Elio Filippo Accrocca" nella sezione «Per un futuribile Museo del Volo "Alessandro Marchetti" – Città di Cori».

Il mio primo incontro con la figura di Alessandro Marchetti, l'ingegnere aeronautico corese che seppe con spirito pionieristico e ostinato impegno segnare in maniera profonda la storia dell'aeronautica italiana, lo devo al mio amico, l'artista e regista Angelo Bianchi. Nativo di Cori, come l'illustre inge-

¹ Cori (LT), 30 giugno - 1 luglio 2018.

A sinistra: Anna Boschi, Omaggio a un visionario, 2018. Tecnica mista su carta.

gnere inventore di innumerevoli velivoli, Bianchi nell'estate del 2015 mi invitò a scrivere i testi per il film *Con gli occhi pieni di cielo*² mediometraggio che raccontava con licenza poetica la gioventù del creatore della Chimera.³ In seguito alla presentazione dello stesso film a Sesto Calende, su indicazione di Bianchi, l'Amministrazione Comunale di Cori ha pensato di invitarmi a entrare nel comitato per la creazione di un Museo delVolo da individuare nei locali del Museo della Città e del Territorio di Cori. Accettando l'invito con entusiasmo, ho pensato a Carlo Pedretti – lo storico dell'arte recentemente scomparso, massimo esperto di Leonardo da Vinci – e a come abbia saputo divulgare nel modo migliore l'opera del genio per antonomasia.

Ho creduto così opportuno attivarmi immediatamente al fine di dare il mio contributo alla nobile causa comune. Occupandomi d'arte e letteratura ho inteso fornire alla futura "Ala Marchetti" del Museo il primo nucleo di una collezione d'arte ispirata ad Alessandro Marchetti e, più in generale, al tema del volo.

Quando ho immaginato questa collezione e un volume che raccogliesse questi contributi di artisti visivi frammisti alle digressioni di alcuni scrittori sullo stesso argomento, ho creduto di organizzare come dei "fogli volanti", quegli appunti che siamo soliti tracciare su carta come effimera materializzazione delle nostre idee più libere e inconsistenti.

Cercando di individuare gli artisti da invitare ho pensato immediatamente di coinvolgere Angelo Bianchi, vero ispiratore di questo recupero della figura di Marchetti. Ho creduto opportuno invitare un altro importante artista corese, Enzo Lionello Natilli, che avevo il piacere di conoscere da oltre un decennio. È stata quindi la volta del frusinate Giovanni Fontana, già coinvolto insieme a me nella realizzazione del film di Bianchi. Sono stati poi invitati Tomaso Binga/ Bianca Menna e Giovanni Tommasi Ferroni da Roma, Anna Boschi e Maurizio Osti da Bologna, Eleonora Collini da Londra, Paolo Collini e Ruggero Maggi da Milano, Carlo Alberto Sitta da Modena e dal Parmense Renzo Dall'Asta, Mauro Davoli e Alessandro Madoi. La collezione così raccolta è diventata una mostra, *Fogli volanti*, presentata anch'essa nella Biblioteca Civica "Elio Filippo Accrocca" dal 1° al 29 luglio 2018.

Omaggio tributato da scrittori contemporanei alla figura dell'ingegner Marchetti, senza dubbio tra le più interessanti del mondo tecnico e imprenditoriale italiano del secolo scorso, alle opere sono stati aggiunti testi ideati da Mauro

² Liberamente tratto dagli anni giovanili dell'ing. Alessandro Marchetti (Cori, 16 giugno 1884 - Busto Arsizio, 5 dicembre 1966), pioniere dell'aeronautica italiana.

³ Per una sintetica ricostruzione dell'attività aeronautica di Marchetti, si veda la nota biografica alle pp. 103 sgg.

Carrera, Giovanni Fontana, Marzio Pieri, Carlo Alberto Sitta e dal collettivo corese Cardiopoetica. Questi, insieme alle opere, sono stati pubblicati nel piccolo volume *Fogli volanti*,⁴ edito da Edizioni Il Levante per la Biblioteca Civica “Elio Filippo Accrocca”, anch’esso presentato al pubblico il 1° luglio 2018.

Al fine di consentire l’archiviazione e la conservazione delle opere della Collezione “Fogli volanti”, segue un elenco puntuale delle stesse:

- 1) *Le rotte dell’ingegnere* di Angelo Bianchi,⁵ 2018, pastelli su carta;
- 2) *Volo pindarico/pitagorico* di Tomaso Binga/Bianca Menna,⁵ 2018, tecnica mista su carta;
- 3) *Omaggio a un visionario* di Anna Boschi,⁷ 2018, tecnica mista su carta;
- 4) *The Adolescent Flight – Il volo adolescenti* di Eleonora Collini,⁸ 2018, stampa fotografica in bianco e nero su carta;
- 5) *L’erede* di Paolo Collini,⁹ 2018, olio su cartone telato;

⁴ L’esposizione “Fogli Volanti” è stata in seguito allestita presso la Sala Consiliare di Sesto Calende e inaugurata da Mauro Carrera – alla presenza degli artisti Angelo Bianchi e Paolo Collini – l’8 settembre 2018 in occasione del gemellaggio di Sesto Calende con la città di Cori in onore di Alessandro Marchetti.

⁵ Angelo Bianchi, corese, ha lavorato come scenografo teatrale e illustratore per il quotidiano *La Repubblica*. Produce opere e installazioni in carta, esposte in spazi pubblici e privati in Italia e all’estero. Di recente ha realizzato cortometraggi come *La Maison du poète*, acquisito dal Museo Cocteau di Mentone, *L’educazione artistica*, vincitore allo Short Film Festival di Santa Marinella (RM) e *Con gli occhi pieni di cielo*.

⁶ Bianca Menna, nata a Salerno, vive e lavora a Roma. E’ stata docente presso l’Accademia di Belle Arti di Frosinone. In arte ha assunto un nome da uomo per contestare con ironia e spiazzamento i privilegi del mondo maschile. Si occupa di scrittura verbo-visiva ed è tra le figure di punta della poesia fonetico-sonora-performativa italiana.

⁷ Anna Boschi, bolognese, è pittrice, *performer*, autrice di libri d’artista e installazioni. Attiva dalla fine degli anni Sessanta, annovera una sessantina di personali e numerose collettive in Italia e all’estero. Ha partecipato alla Triennale di Bologna 2000, alla 50ª Biennale di Venezia e alla London Biennale 2004. Sue opere si trovano in collezioni permanenti pubbliche e private in Italia e all’estero.

⁸ Eleonora Collini, milanese, laureata in Arte e Spettacolo all’Università Cattolica del Sacro Cuore, dopo un Master di Cinematografia ha collaborato con vari registi italiani e stranieri in Europa e Nord America. Vive a Londra, dove si è specializzata in fotografia. Lavora per importanti riviste musicali e nel mondo dello spettacolo, in Gran Bretagna e Stati Uniti. Ha esposto in Italia e all’estero.

⁹ Paolo Collini, milanese, ha al suo attivo oltre ottanta mostre personali e numerose collettive seguite dalla stampa nazionale ed estera. Ha elaborato una poetica tra il visionario e il romanticismo postmoderno. Sue opere sono collocate in spazi pubblici e chiese e sono annoverate in importanti collezioni. Ha partecipato anche alla 42ª Biennale di Venezia.

- 6) *Lingue volanti* di Renzo Dall'Asta,¹⁰ 2018, acrilico su carta;
- 7) *Volo B* di Mauro Davoli,¹¹ 2018, stampa fotografica a colori su carta;
- 8) *Erranze* di Giovanni Fontana,¹² 2018, *collage* su carta-cotone;
- 9) *Ali manichee* di Alessandro Madoi,¹³ 2018, *collage* su carta;
- 10) *Senza titolo* di Ruggero Maggi,¹⁴ 2018, *collage* e tecnica mista su carta;
- 11) *Marchetti* di Enzo Lionello Natilli,¹⁵ 2018, acquerello su carta;
- 12) *Alessandro Marchetti* di Maurizio Osti,¹⁶ 2018, tecnica mista su carta.
- 13) *Com'esuli pensieri* di Carlo Alberto Sitta,¹⁷ 2018, tecnica mista su carta;

¹⁰ Renzo Dall'Asta, parmense, si è diplomato presso l'Istituto d'Arte "Paolo Toschi" di Parma in cui ha insegnato Scenotecnica e Decorazione. Nel 1994 ha vinto la 34^a edizione del Premio Suzzara per la Sezione Pittura e ha partecipato alla 54^a Biennale di Venezia. Già membro dell'Accademia Nazionale di Belle Arti di Parma, ha realizzato importanti opere su committenza pubblica.

¹¹ Mauro Davoli, parmense, fotografo, ha pubblicato su riviste come *Décoration Internationale*, *Domus*, *Casa Vogue*, *Abitare*, *Materia*, *AD*, *Aion*, *Casabella*, *FMR*, *Ottagono* e con *Electa*, *Allemandi*, *Fabbri*, *Franco Maria Ricci*, *Silvana*. Sue opere sono in collezioni pubbliche e private. Ha esposto in Italia e all'estero; l'ultima personale ha avuto luogo al Labirinto della Masone di Franco Maria Ricci.

¹² Giovanni Fontana, frusinate, è *performer*, poeta visuale e sonoro, autore di numerose pubblicazioni in forma tradizionale e multimediale e si definisce poliartista. Tra le più recenti opere, la *pièce* radiofonica *Strategie sonore sull'alcova d'annunziana*, commissionata dalla Fondation Louis Vuitton di Parigi, e *Poema Bonotto*, video pubblicato in USB dalla Fondazione Bonotto.

¹³ Alessandro Madoi, parmigiano, è artista e restauratore di opere d'arte. Negli ultimi anni ha realizzato numerosi libri oggetto, con spiccata propensione per i "ricettari d'artista". *Crapulla*, la sua ultima esposizione personale, ha avuto luogo nelle prestigiose sale della Biblioteca Palatina di Parma.

¹⁴ Ruggero Maggi, nato a Torino, vive a Milano. Artista multimediale e curatore. Dal 1973 si occupa di poesia visiva; dal 1975 di copy art, libri d'artista, arte postale; dal 1976 di laser art; dal 1979 di olografia; dal 1985 di arte caotica. Ha partecipato alla 49^a, alla 52^a e alla 54^a Biennale di Venezia, alla 16^a Biennale d'arte contemporanea di San Paolo.

¹⁵ Lionello Natilli, nato a Roma, vive a Cori. Già grafico *freelance* e docente di storia dell'arte e discipline pittoriche, opera dipingendo ad acquerello. Concretamente astrattista, come socio dell'associazione culturale "I Diagonali" partecipa alla gestione della Galleria "Arte e Pensieri" di Roma.

¹⁶ Maurizio Osti, bolognese, si è formato nel clima delle neoAvanguardie (Nuova Scrittura, Arte Concettuale, Minimal Art). Opera sui diversi versanti della ricerca artistica e grafica. Nel 2009 ha ricevuto il premio Marconi per l'Arte Multimediale. È del 2017 la mostra dei suoi libri d'artista alla Biblioteca Poletti di Modena. Ha disegnato la famiglia di caratteri digitali FF Folk.

¹⁷ Carlo Alberto Sitta, modenese, è stato redattore delle riviste *Tam Tam* e *L'Humidité*. Nel 1979 ha fondato il "Laboratorio di Poesia" e la rivista *Steve*. Fra le sue opere: *La sesta terra*

14) *Sull'abbattimento del muro del suono* di Giovanni Tommasi Ferroni,¹⁸
2018, disegno, carbone, seppia e tempera su carta;

«La mia Chimera è un sogno» scrivevo per la profonda voce fuori campo di Giovanni Fontana nel film *Con gli occhi pieni di cielo* diretto da Angelo Bianchi. Sono lieto sia stata scelta questa frase dal film per dare il titolo a questa importante manifestazione tenutasi a Cori in vista dell'apertura dell'«Ala Marchetti» nel locale Museo della Città e del Territorio. È diventata l'insegna sotto la quale artisti e scrittori, insieme ad esperti di aeronautica, appassionati di volo e amministratori si sono radunati per raccontare il sogno che fu del genio vinciano come di quello corese. Valga come partecipe auspicio di tanti di noi che intendono contribuire in qualche misura alla sua realizzazione.

Parma, undici mesi dalla comparsa della Luna

(1985); *Il principe errante* (1989); *L'anima virtuale* (2000); *Museo degli astri* (2006), *India minima* (2009); *I generi e il gesto* e *L'età del gesto* (2017).

¹⁸ Giovanni Tommasi Ferroni è nato a Roma da una famiglia toscana di artisti da diverse generazioni. Attivo come pittore da circa un trentennio con una personale iconografia fantastica e anacronistica, ha esposto in numerose mostre in Italia e all'estero e sue opere sono presenti in importanti collezioni pubbliche e private di tutto il mondo.



ALESSANDRO MARCHETTI

NOTA BIOGRAFICA

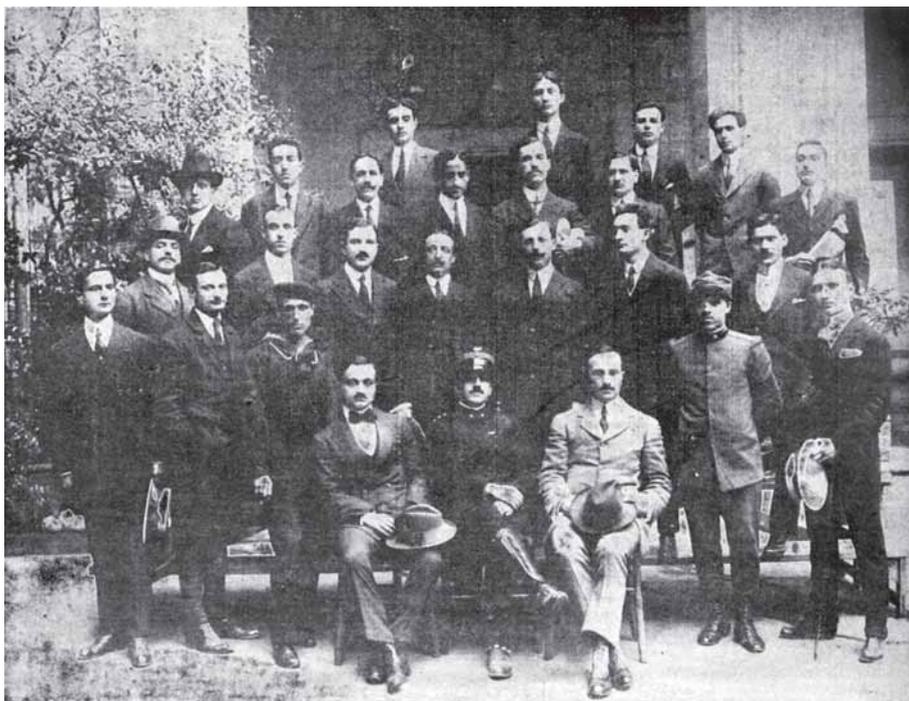
di Gregory Alegi

Per Alessandro Marchetti, come su quasi tutti i progettisti italiani, mancano studi incentrati sull'uomo anziché sulle macchine ideate. La presente nota non ha, pertanto, carattere esaustivo e serve a indicare la necessità che il progetto dell'Ala Marchetti serva anche a raccogliere documentazione utile a ricostruirne la vita e la personalità in modo più completo e attento di quanto sia possibile al momento.

Alessandro Marchetti nacque il 16 giugno 1884 a Cori, allora in provincia di Roma, da Vincenzo Marchetti e Giulia Canevari. Secondo le scarse notizie disponibili, frequentò con profitto le scuole elementari a Roma e il liceo classico a Velletri. Si laureò quindi in ingegneria a Roma, nel 1908 (secondo Caporossi) o nel 1910 (secondo il *Dizionario Biografico*). Sin da fanciullo Marchetti fu attratto dal volo, passione che in un'intervista del 1963 egli attribuiva all'osservazione dei grandi falchi in volo sui monti Lepini. Nell'aprile 1909 Marchetti avrebbe incontrato il pioniere Wilbur Wright, giunto a Roma per addestrare i primi piloti del biplano Wright acquistato dal Club Aviatori di Roma. Fece il suo primo volo il 15 ottobre 1910 con il ten. Umberto Savoja. A quella data presso le officine Caselli di Roma era già in costruzione il suo primo aeroplano, il biplano "La Chimera". Munita di un motore tedesco Argus da circa 60 cavalli, "La Chimera" fece il primo volo nel maggio 1911 ai comandi del ten. Giulio Gavotti. Successivamente il biplano fu pilotato più volte dallo stesso Marchetti, che però non conseguì il brevetto di pilotaggio. In parallelo Marchetti progettò un motore da 30-35 CV, con quattro cilindri a X. Benché il propulsore sia spesso citato per l'innovativo uso di parti in alluminio (forse i cilindri), non è chiaro se abbia mai girato.

Gli anni successivi restano oscuri. Un ritaglio di giornale informa che nel 1915 Marchetti era tra gli insegnanti di teoria presso la Scuola Civile di Aeronautica di Roma. Allo scoppio della guerra prestò servizio come ufficiale nel Regio Esercito. Fu inizialmente selezionato come pilota, pare conseguendo il brevetto il 16 gennaio 1916 (n. 537), ma fu poi avviato ai ruoli tecnici a supporto delle squadriglie per l'artiglieria. Con l'espansione dell'industria aeronautica, fu distaccato presso la Vickers-Terni di La Spezia. Ciò gli diede modo di progettare il caccia MVT. Costruito a rischio della ditta, si caratterizzava

Nella foto: Alessandro Marchetti sulla poppa dello scafo destro di un SM.55, il suo progetto più famoso.



Sopra, Marchetti, primo seduto a destra, con il capitano Giulio Costanzi (1875-1965) e l'avvocato Pugliese, con gli allievi del corso teorico per piloti civili svoltosi a Roma nel 1915 [foto Biblioteca E.F. Accrocca]. Sotto, Marchetti, a destra, con Arturo Ferrarin, al centro in tuta e cravatta, appena atterrato dal volo record dell'SM.64 il 2 giugno 1928 [foto collezione Gregory Alegi].

per la struttura metallica e si segnalò per il primato ufficioso di velocità 260,989 km/h segnati il 9 dicembre 1919 dal pilota Elia Liut.

Marchetti si interessò successivamente di volo verticale, brevettando nel 1920 alcune soluzioni tecniche. In veste di libero professionista, partecipò quindi al concorso della Regia Marina per un elicottero da osservazione, risultandone vincitore. Il contratto fu poi rescisso, probabilmente per favorire l'analogo DGA progettato dal Genio Aeronautico. Si generò così un contenzioso la cui mancata risoluzione portò nel luglio 1923 Marchetti a sfidare a duello il ten. col. Alessandro Guidoni, che ferì e sconfisse.

Guidoni si rivalse però sulla SIAI, l'azienda fondata a Sesto Calende nel 1915 della quale il 1° gennaio 1922 Marchetti era diventato direttore tecnico, progettando in particolare l'idrovolante SM.55. L'avversione di Guidoni portò alla pretestuosa bocciatura del rivoluzionario progetto, mettendo a rischio l'intera SIAI, di cui Marchetti era divenuto anche azionista, pare su consiglio della stessa Marina.

Nel giro di pochi anni motori più potenti, la conquista di numerosi primati mondiali e cambiamenti al vertice dell'Aeronautica ribaltarono la situazione. Il 24 luglio 1927 la doppia traversata atlantica di un SM.55 indusse il Comune di Cori a proclamare Marchetti "cittadino benemerito" e il pilota Francesco De Pinedo "cittadino onorario".

Grazie a progetti indovinati quali i bombardieri SM.81 (1934) e SM.79 (1934), il trasporto militare SM.82 (1940), negli anni successivi la SIAI si affermò come una delle principali aziende aeronautiche italiane e aggiunse il nome Marchetti alla ragione sociale. L'attività nei velivoli terrestri portò a realizzare a Vergiate (VA) un nuovo stabilimento con aeroporto. L'occupazione toccò i 1.191 addetti nel 1934, triplicò a 5.113 nel 1938 e durante la Seconda guerra mondiale raggiunse un picco di 11.000. Questa attività, che si può riassumere in oltre 40 diversi tipi portati in volo e 53 primati mondiali (compresi quelli assoluti di distanza e durata stabiliti nel 1928-30 dall'SM.64 e nel 1939 dall'SM.75PD), si concluse di fatto con la Seconda guerra mondiale.

Marchetti continuò comunque a guidare l'azienda, siglando alcuni studi rimasti senza seguito, tra i quali l'affascinante quadrireattore di linea "Chimera II" (1950) e il caccia bireattore SM.133 (1954?). Nel 1960 cedette le proprie quote alla famiglia Rippa Protto sotto la cui gestione l'azienda conobbe un importante rilancio. Il marchio SIAI Marchetti restò attivo sino al 1993, quando Agusta ne cedette le attività ad ala fissa alla ex concorrente Aermacchi.

Marchetti coltivò sin da piccolo la passione per l'equitazione, al punto da essere nominato nel gennaio 1943 commissario dell'Unione Nazionale Incremento Razze Equine (UNIRE) per l'Italia Settentrionale. Praticò anche sport nautici, sia a vela sia a motore.



Sopra, Marchetti illustra lo stabilimento SIAI di Sesto Calende a una delegazione di piloti "Atlantici". In basso, il progettista accompagna il duca Amedeo di Savoia-Aosta in visita al salone aeronautico di Milano del 1937. Sullo sfondo si intravedono il bombardiere Breda 82 e l'aereo da primato Nardi FN.305D.

Per quanto riguarda la vita privata, le schede biografiche correnti si limitano a tratteggiarlo come sensibile al fascino femminile. Alcune evidenze documentarie indicano, in realtà, che Marchetti ebbe una famiglia. Dallo stato civile del Comune di Cori risulta infatti che il 2 giugno 1923 sposò a Roma Emma Traversari (?), così come un annuncio funebre è firmato da «Valerio e Luciana Andreoni che lo ebbero come padre».

Morì il 5 dicembre 1966 a Busto Arsizio, dov'era ricoverato in seguito a un malore alla guida. Dopo un solenne funerale a Sesto Calende, riposa oggi nella tomba di famiglia a Cori.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

LIBRI, MONOGRAFIE E ARTICOLI A STAMPA

FRANCO CAPOROSSO, *Alessandro Marchetti. Il migliore di quelli che sanno*. Associazione Artisti Lepini, s.i.l., 1993

MARIO COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, Editoriale Aeronautica, 1943 (ristampa, Vaccari, 2009)

GIORGIO E VANGELISTI, "Un aristocratico sulla scena aeronautica: Alessandro Marchetti", in *Gente dell'aria* 3, Firenze, Olimpia, 1995, pp. 151-174

GIUSEPPE GRAZZINI, "I suoi idrovolanti non sono più ammarati", *Epoca*, n. 61, 13 ottobre 1963

ALESSANDRO MARCHETTI, "Da 'La Chimera' all' 'S.55'", in *Sapere*, n. 24, [1935 ?]

ENRICO MARESCALCHI (a cura di), *Album dei pionieri della aviazione italiana*, Roma, Associazione Nazionale Pionieri dell'Aeronautica, 1982

OSCAR MARCHI e VITTORIO ZARDO, *Aeronautica Militare Museo Storico Catalogo Velivoli*, Padova, Patron, 1980, p. 259

M.P. necrologio in *L'Aerotecnica*, n. 3, 1967

ELSO VARALLI, "Alessandro Marchetti", in *Sesto Calende 'Porto di cielo'*, Sesto Calende, GLA SIAI Marchetti, 1979, pp. 85-91

ENCICLOPEDI E DIZIONARI (*ad vocem*)

Dizionario Biografico degli Italiani

Grande enciclopedia aeronautica



Sopra, da sinistra, Egizia Cecchi, Chiara Todori, Francesca Garello, Paolo Varriale, Massimiliano Pinucci, Gherardo Lazzeri, Filippo Meani e Gregory Alegi.

Sotto, da sinistra, Giovanni Buzzi, vice sindaco di Sesto Calende, Mauro Carrera, Marzio Mariani, Gregory Alegi e Alessandro Caucci Molara - Marchetti [foto di Francesca Cucchiarelli].

GLI AUTORI

Gregory Alegi

È storico e giornalista.

Tra i primi a promuovere la conservazione degli aerei storici in Italia, ha fondato e presieduto enti e associazioni a livello nazionale (Associazione Archeologia Aeronautica, GAVS) e internazionale (EAPC). Ha scritto i piani iniziali del Museo Caproni e Volandia, dove è ora curatore dei velivoli. Ha curato mostre, restauri e recuperi, tra cui due SIAI Marchetti S.79 in Libano. Autore di oltre 50 libri e monografie, nel 2016 ha vinto il IX premio letterario Giulio Douhet con il libro *La storia dell'Aeronautica Militare: la nascita*. Insegna Storia delle Americhe a contratto presso la LUISS di Roma.

Nato negli Stati Uniti, vive a Roma.

Mauro Carrera

È scrittore e storico dell'arte.

Ha al suo attivo circa 150 mostre in Italia e all'estero. Tradotto in diverse lingue, è autore, curatore e coautore di volumi per diversi editori (Mazzotta, Silvana, Pulcinoelefante, La Diane Française ecc.), ha scritto articoli e testi per film, spettacoli teatrali e fumetti.

Nato a Taranto, vive a Parma.

Egizia Cecchi

Bibliotecaria e archivista.

Diplomata presso la Scuola di Specializzazione della Sapienza, Università di Roma in Beni Archivistici e Librari, da sei anni lavora presso la Biblioteca Civica di Cori (LT) ed è responsabile del trattamento della biblioteca d'autore di E.F. Accrocca. Dal 2012 è socia dell'Associazione Italiana Bibliotecari (AIB) e attualmente è membro del Comitato Esecutivo Regionale della Sezione Lazio. Dal 2014 fa parte del Gruppo di studio nazionale AIB sull'applicazione dei principi della qualità e sul management in biblioteca. Tra gli scritti: *Dalla evidence-based Librarianship alla Narrative-based Librarianship*. [con C. Faggiolani e R. Montepeloso], «Biblioteche oggi Trends», 4 (2018), n. 1.

Dal 2018 si occupa dell'Archivio Storico Comunale di Cori (LT) "P. L. De Rossi".

È nata e vive a Cori.

Francesca Garello

È archivista storica professionista.

Ha collaborato con molti istituti di cultura italiani ed esteri tra cui la Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice di Roma, la Società Dante Alighieri, l'Archivio centrale dello Stato. Per molti anni è stata membro del coordinamento nazionale del progetto

“Archivi del Novecento. La memoria in rete”. Ha seguito e coordinato progetti di digitalizzazione di materiale archivistico per vari enti tra cui il Senato della Repubblica italiana e il Deutsches Archäologisches Institut di Roma.

Nata a Venezia, vive a Roma.

Gherardo Lazzeri

È editore.

Laureato in scienze politiche presso la Cesare Alfieri di Firenze, dopo aver tentato di entrare in diplomazia è stato consigliere comunale ma ha lasciato ben presto la politica attiva. A seguito di un primo incarico come bibliografo e archivista ha fondato la sua casa editrice indipendente che si occupa in gran parte di editoria accademica, in particolare di orientalistica, di storia della musica e di storia aeronautica. Ha collaborato per molti anni con il Museo Aeronautico “Gianni Caproni” di Trento, con il quale nel 2000 ha promosso e organizzato la mostra e la relativa pubblicazione *Le “Ragazze volanti”*. *Cinquant’anni di Hostess Alitalia, 1950-2000*. Ha pubblicato la *Bibliografia Aeronautica Italiana* (Olschki 2004) e ha curato o tradotto molte altre monografie e articoli, di carattere aeronautico, musicale e storico-letterario.

È nato a Firenze e vive nella campagna mugellana.

Maurizio Longoni

È Conservatore del Museo del Volo “Volandia” a Malpensa.

Laureatosi in ingegneria aeronautica presso il Politecnico di Milano, dopo una prima esperienza in ricerca e sviluppo di Agusta, ha lavorato, fra l’altro, in ruoli tecnici e manageriali in Piaggio e AerMacchi per poi passare a ruoli direzionali in aziende internazionali di Information Technology. Ha fondato e diretto il Centro Storico AerMacchi, la sezione Lombardia del Gruppo Amici Velivoli Storici (GAVS) e l’Associazione Restauro Aeronautico (AREA, poi divenuta Associazione Ali Storiche). Con queste ultime ha coordinato oltre 20 importanti restauri di velivoli storici, di cui due in condizioni di volo, e contribuito a innumerevoli altri restauri e ricostruzioni in tutto il mondo.

È nato e risiede a Milano.

Filippo Meani

È il coordinatore del Savoia Marchetti Historical Group (SMHG).

Laureato in ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano, è entrato in SIAI Marchetti nel 1975, seguendone tutte le vicende attraverso Agusta (1984) e Alenia AerMacchi (1997), sino a diventare l’ultimo dirigente ad averne vissuto le tre fasi EFIM, IRI e Finmeccanica.

Pensionato dal 2014, ha tre figli, di cui due ingegneri. È volontario di protezione civile e con l’SMHG associazione che ha la finalità di conservare e valorizzare il patrimonio storico-culturale della SIAI e che, in questo quadro, sta realizzando una copia museale del SIAI Marchetti S.55X I-BALB.

Nato a Bergamo, vive a Castelletto Ticino.

Max Pinucci

Designer e docente.

Insegna presso università nazionali e internazionali e corsi post-laurea. CEO di MBVision, spazia tra i linguaggi espressivi della forma, dell'immagine e della ricerca accademica. Lavora alla progettazione di interni, ergonomia e stile per velivoli sportivi. Ha al suo attivo pubblicazioni legate al design, alla ricerca e alla narrativa tra cui il libro *Airships. Designed for greatness* (2016).

Ha curato concept di musei digitali (suo il progetto di Alinari Image Museum, Trieste) e mostre (tra cui "Robert Capa in Italia. Una mostra multimediale", "Dirigibili. I transatlantici dei cieli", "Tesla, Mind from the Future") e videoinstallazioni urbane come F-Light Firenze.

Nato a Pisa, vive nella campagna toscana.

Chiara Teodori

Bibliotecaria e archivista.

Laureata in filologia romanza e specializzata in biblioteconomia e archivistica presso la Scuola Vaticana. Dal 2018 si occupa dell'Archivio Storico Comunale di Cori (LT) "P. L. De Rossi" e da sei anni gestisce la biblioteca civica di Cori in cui è referente delle attività e responsabile della biblioteca d'autore appartenuta al poeta Elio Filippo Accrocca. Socia dell'Associazione Italiana Biblioteche, è redattrice della rivista *AIB studi* e membro del Gruppo di studio sull'applicazione dei principi della qualità e sul management in biblioteca.

Nata a Roma, vive a Cori.

Paolo Varriale

Storico e ricercatore aeronautico.

Negli ultimi 25 anni ha concentrato le sue ricerche sull'aviazione italiana della Prima guerra mondiale. È consigliere scientifico del Museo Francesco Baracca di Lugo di Romagna e collabora con l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

È autore di numerosi libri sull'aviazione italiana della Prima guerra mondiale, tra cui *Francesco Baracca. Una biografia* (2016), *I caduti dell'aviazione italiana nella Grande guerra* (2014), *Gli assi italiani della Grande guerra* (2011) e *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande guerra* (1999, con R. Gentilli e A. Iozzi).

Sugli stessi temi ha organizzato mostre, preso parte a convegni e fornito consulenze per programmi televisivi. È stato Consigliere Nazionale del Gruppo Amici Velivoli Storici. È nato e vive a Roma.

www.logisma.it

Finito di stampare
nel mese di
dicembre 2018