



## Mille vicende, mille accorgimenti: è il trasporto della posta

**Giornata intensa quella vissuta a Prato sabato: quattordici esperti (docenti universitari, operatori professionali, collezionisti) si sono confrontati sui tanti modi di trasportare la posta**

**Prato** (25 febbraio 2008) - Dalle antiche navi agli elefanti, dalle diligenze ai tram, dai dirigibili ai razzi: la posta non ha conosciuto obblighi, e nel tempo, ha sfruttato i mezzi considerati più convenienti, veloci, sicuri. È il concetto che emerge dall'intensa giornata svoltasi sabato 23 febbraio a Prato, dove quattordici esperti, docenti universitari e ricercatori, dirigenti dell'apparato postale e collezionisti si sono confrontati, ognuno portando il proprio bagaglio di conoscenze ed esperienze. A coordinare gli interventi, avvicendatisi per tutta la giornata, è stato il vicedirettore dell'Istituto, **Bruno Crevato-Selvaggi**.

"Una giornata proficua -commenta a sessione chiusa il direttore dell'Istituto, **Andrea Giuntini**. Sono emersi tanti elementi, tanti aspetti che meritano di essere sviluppati ed ampliati. Ancora una volta, il confronto fra mondi diversi ha permesso quella sinergia che i nostri colloqui cercano". Quinto della serie, il colloquio si è concentrato sui diversi modi che, nel tempo, hanno permesso di trasportare i dispacci postali.

Presente all'avvio l'assessore alla cultura del Comune di Prato, **Andrea Mazzoni**. Ha espresso la propria simpatia per il lavoro, consapevole che le iniziative organizzate dall'Istituto di studi storici postali "hanno un raggio d'azione ben più grande della nostra città".

L'Issp -ha aggiunto il presidente della Provincia, **Massimo Logli**- "è diventato un punto di riferimento. Contribuisce a spiegare cosa intendiamo noi per memoria", con un atteggiamento che non deve essere chiuso. "Se lo spirito resta questo, potremo continuare a collaborare per anni".

### GLI INTERVENTI IN SINTESI

#### Adriano Cattani, "Repubblica di Venezia, navi al servizio della posta"

**Adriano Cattani** ha parlato delle navi incaricate del servizio postale durante la Repubblica di Venezia, che ha fondato sempre la sua potenza sul commercio. "Le lettere -ha detto- erano fondamentali; il problema era come farle arrivare nel modo più veloce". Veniva sempre preferito il mare che, comunque, non era libero da insidie. Ecco quindi la "muda", sistema con il quale una nave militare scortava il convoglio. Da Costantinopoli a Venezia occorrevano 98 giorni, ma le notizie che arrivavano conservavano, per i tempi, la loro validità.



## Armando Serra, "Il velocifero pontificio del 1839"

Il velocifero pontificio del 1839: è il tema scelto da **Armando Serra**, che si è soffermato soprattutto sugli elementi tecnici. Sono, dice un regolamento dell'epoca, "i nuovi legni corrieri... che servir devono per le due nuove corse settimanali da Roma a Bologna". La normativa, illustrata dal professore, evidenzia gli elementi che caratterizzavano il servizio, dai percorsi alla tempistica, dalle tariffe alle uniformi, dalle dimensioni del mezzo alla sua attrezzatura.

## Riccardo Ajolfi, "Le diligenze svizzere del Sempione"

Un servizio che è durato, anche se non per l'intera tratta, fino al 1953. Fu garantito dalle diligenze svizzere lungo il Sempione. **Riccardo Ajolfi** ha virtualmente svolto il percorso da Briga ad Arona, il tratto alpino, e dunque il più difficoltoso, dell'itinerario tra Ginevra e Milano, attraverso ricerche di archivio e rilievi definiti di "archeologia ippopostale". Cartoline, foto ed altri documenti iconografici mettono a confronto quando la diligenza arrivava nel paese (sempre "un evento") e la situazione attuale, evidenziando le persistenze lasciate dal tempo. Scoprendo pure che gli eredi di quanti, nel passato, gestivano stazioni di posta e locande, ora curano alberghi e ristoranti negli stessi immobili.

## Giuseppe Pallini e Paolo Saletti, "Le diligenze veloci"

"Le diligenze veloci", hanno spiegato **Giuseppe Pallini e Paolo Saletti**, erano carrozze particolari, distinte dalle altre. Contrariamente a quanto si pensa, le difficoltà non venivano dalle salite (al massimo, c'era un cavallo di rinforzo) ma dalle discese, perché non avevano freni e, al loro posto, si utilizzava una "scarpa" oppure catene e funi. Le cabine avevano, per ripararsi dalla polvere e dalle intemperie, delle tendine e quando si misero i vetri aumentarono i costi, perché la diligenza diventava più pesante. In Toscana, altra particolarità, non si conosceva il caratteristico corno di posta; l'arrivo della vettura era dato dallo schiocco della frusta, che si poteva sentire anche a uno o a due chilometri. Serviva come avvertimento per gli addetti, che dovevano prepararsi ad accogliere i visitatori.

## Giorgio Magnani, "Una lettera impresentabile"

Un tema filatelico è proposto da **Giorgio Magnani**, che ha illustrato una lettera "impresentabile". Impresentabile perché le manca un francobollo, peraltro comunissimo. In realtà, è un documento notevole, poiché testimonia il lavoro di una piccola compagnia, la Tait & company, che nell'Ottocento si occupava di trasportare la posta fra i due lati dell'Atlantico. Particolarità nella particolarità, la missiva attraversò l'Europa durante la guerra franco-prussiana, impiegando da Calais a Genova nove giorni in luogo degli usuali due.

## Simone Fari, "La reciproca influenza fra sistemi di trasporto e di comunicazione fra Ottocento e Novecento"

La nuova tendenza degli studiosi, ha detto **Simone Fari**, è di ampliare lo spettro di analisi. L'attenzione non deve concentrarsi solo sul mero oggetto, ma posarsi anche sui flussi (cioè sulla rete) e sull'organizzazione del servizio (ossia gli aspetti economici). Nel campo postale, Simone Fari illustra la simbiosi esistente tra telegrafo e ferrovie, specie in Gran Bretagna ed Usa: un sistema era indispensabile all'altro e viceversa. Lo stesso approccio evidenzia il diretto collegamento tra radiotelegrafia e navigazione a vapore, perché si sostenevano a vicenda.



## Paolo Guglielminetti, "Posta tranviaria in Italia e nel mondo"

Noto in Italia, l'impiego dei tram a fini postali ha trovato riscontro anche in altri Paesi. Cinque, per **Paolo Guglielminetti**, i settori di impiego. Innanzitutto, vi erano tram con messaggeri in carrozza che lavoravano la posta (in Italia sono state contate ventitré situazioni). Altri avevano solo la cassetta esterna, che davanti all'ufficio postale di corrispondenza veniva svuotata (nel passato dal Belgio alla Bulgaria, dai Paesi Bassi alla Svezia; il servizio è stato recentemente rilanciato a Brema attraverso un servizio privato). Negli Stati Uniti, altro caso, per un certo periodo sono stati impiegati tram non adibiti al trasporto passeggeri ma al solo scopo postale: circolavano nel territorio per svuotare le cassette situate sul percorso, lavoravano il corriere trovato e lo immettevano nella rete. Altre linee, ad esempio in Australia, si concentravano sul trasporto di giornali e pacchi o addirittura, fermandosi alle edicole, i tram ritiravano gli annunci da pubblicare sui quotidiani. Infine, nel Regno Unito c'erano compagnie tranviarie che avevano addirittura la licenza per trasportare in proprio (ed eventualmente affrancare con carte valori speciali) le corrispondenze.

## Fabio Vaccarezza, "Mezzi inusuali di trasporto della posta"

Oltre i mezzi usuali: **Fabio Vaccarezza** ha proposto una carrellata di sistemi alternativi, alcuni nati per finalità reali, altri a scopi più filatelici o turistici. Tutti, comunque, volti a raccogliere e trasportare lettere e cartoline. Ecco, fra l'altro, corridori, biciclette a cinque ruote, funicolari, slitte, sci, animali (dall'elefante al cane), mezzi blindati, deltaplani, paracadute, palloni e palloncini, razzi, bottiglie, latte, zattere, sottomarini, surf, secchi.

## Luigi Ruggero Cataldi, "Sezione movimento Pt: storia e compiti"

Pochi conoscono la sezione movimento, e **Luigi Ruggero Cataldi** ne ha illustrato le finalità, partendo dalla propria esperienza professionale. La sezione si occupava di tutta la filiera, dall'impostazione della lettera o del pacco alla consegna. A dirigerla c'erano gli ispettori, "figure mitiche" -le definisce- che avevano praticamente carta bianca perché il servizio richiedeva immediatezza. Tra i supporti che nel tempo la sezione ha organizzato figurano la rete postale aerea, la meccanizzazione, i pacchi natalizi, gli uffici temporanei, gli interventi dopo terremoti, i fuorisacco, il postel. L'ultimo progetto che ha avviato è il servizio prioritario; poi, con la società per azioni Poste italiane, tutto è cambiato.

## Vincenzo Portulano, "La posta con battelli sul lago di Garda"

La posta lacuale, in particolare sul Garda: ne ha parlato **Vincenzo Portulano**, ribadendo che, davanti ad un'alternativa, si è sempre preferito il trasporto via acqua perché, almeno inizialmente, più economico. Poi, ha sottolineato un elemento troppo spesso trascurato dagli appassionati: non bisogna soffermarsi solo su buste e soprascritte, in quanto, spesso, il documento epistolare contenuto all'interno cela indicazioni utili, ad esempio per capire il tragitto effettuato.

## Andrea Giuntini, "La posta aerea fra le due guerre"

Il periodo fra le due guerre -ha detto **Andrea Giuntini**- rappresenta "un momento di innovazione tecnologica esponenziale", tipico non solo del settore postale. Qui, però, è stato caratterizzato dalla consapevolezza delle potenzialità commerciali. La posta aerea, insomma, è stata ritenuta un possibile affare, anche se all'inizio mancava un quadro omogeneo. Solo con la conferenza del 1927 all'Aia l'approccio è stato condiviso a livello internazionale. Resta il fatto che l'Italia fu tra le prime nazioni ad organizzare linee stabili.



## Lino Lensi, "I servizi aerei transcontinentali italiani della Lati"

**Lino Lensi** ha ricostruito la storia della Lati, compagnia aerea nata sul finire degli anni Trenta. Con i concorrenti bloccati dal conflitto, riuscì a diventare l'unico interlocutore per i collegamenti con il Sudamerica. Spesso era preferita anche per corrispondere con il Nord del continente: il tragitto era più lungo, ma permetteva di aggirare la censura britannica insediata alle Bermuda. Sull'isola del Sale, a Capo Verde, venne creata dal nulla una base di appoggio usata per molto tempo anche dopo la guerra.

## Flavio Riccitelli, "Contributi per comprendere meglio la storia aeropostale"

Da fatto di spettacolo ai voli sperimentali, fino all'avviamento di vere e proprie imprese commerciali. Così **Flavio Riccitelli** sintetizza la storia del trasporto aereo, che ha visto l'Italia protagonista, ad esempio emettendo i primi francobolli specifici al mondo. Alcuni Paesi hanno avviato servizi privati, come in Grecia. In generale, le tariffe risultavano articolate, variando secondo il tragitto e la compagnia, mentre sulla tratta nordatlantica per molto tempo è risultato più affidabile il dirigibile, spesso tedesco.

## Valentina Stazzi, "Il fondo archivistico della Direzione generale delle poste all'Archivio centrale dello stato, Roma, 1861-1878"

A chiudere la carrellata è stata **Valentina Stazzi**, che per un anno ha lavorato -su incarico dell'Istituto e con il sostegno economico dell'Anas- al fondo conservato presso l'Archivio centrale dello stato di Roma. Il materiale riguarda la Direzione generale delle poste e la ricatalogazione ha per ora interessato il periodo tra 1861 e 1868. Si tratta di documenti mai consultati (spesso i pacchi erano ancora sigillati), riguardanti nuovi francobolli, uffici attivati o soppressi, convenzioni con Paesi esteri, personale. La lista dei contenuti occupa 258 pagine A4 e verrà diffusa attraverso una pubblicazione cartacea ed elettronica, probabilmente in settembre.