



L'Istituto Studi Storico Postali di Prato

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

"Repubblica di Venezia, navi al servizio della posta", di **Adriano Cattani**, che ha parlato delle navi incaricate del servizio postale durante la Repubblica di Venezia nelle comunicazioni con l'Oriente. "Il trasporto della corrispondenza -ha detto- era fondamentale; il problema era come farla 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 occorre 98 giorni, ma le notizie che arrivavano conservavano, per i tempi, la loro validità.

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 dei vetturali, dalle dimensioni del mezzo alla sua attrezzatura.

Riccardo Ajolfi ha invece presentato un lavoro di ricerca sulle "Diligenze svizzere del Sempione", un servizio che è durato, anche se non per l'intera tratta, fino al 1953. 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 ed ora gestiscono alberghi e ristoranti negli stessi immobili.

Sabato 23 febbraio si è svolto a Prato il V Colloquio di Storia Postale, organizzato dall'Istituto Studi Storici postali che ha sede a Palazzo Datini.

Quattordici esperti tra docenti universitari, operatori professionali e collezionisti si sono confrontati sui tanti modi di trasportare la posta. Ognuno dei relatori aveva a disposizione 20 minuti per esporre i propri studi e gli argomenti sono stati trattati con la massima chiarezza. Oggi, grazie all'aiuto dell'informatica, ogni relazione è risultata piacevole e interessante da seguire. Coordinatore dell'evento è stato il vicedirettore dell'Istituto Bruno Crevato Selvaggi che ha presentato ogni oratore e i suoi argomenti con la sua consueta sintesi. A sessione chiusa, il Direttore dell'Istituto Andrea Giuntini si è dichiarato soddisfatto e ha aggiunto che "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".

Presente all'avvio dei colloqui, che hanno avuto come tema centrale i diversi modi di trasportare la posta nel tempo, 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".



“Le diligenze veloci”, hanno spiegato **Giuseppe Pallini** e **Paolo Saletti**, erano carrozze particolari, distinte dalle altre. Gli studiosi hanno raccontato di come un viaggio in carrozza del tempo potesse trasformarsi in una avventura. Le difficoltà della marcia, ad esempio, non erano causate dalle salite (al massimo, c'era un cavallo di rinforzo) ma dalle discese, perché le carrozze non erano dotate di freni e a volte i vetturali dovevano provvedere con mezzi di fortuna come corde e funi. Per ripararsi dalla polvere e dalle intemperie le cabine avevano delle tendine e quando furono applicati i vetri aumentarono anche i costi, perché la diligenza diventava più pesante. In Toscana, altra particolarità, non si conosceva il suono del caratteristico corno di posta perché l'arrivo della vettura era segnalato dallo schiocco della frusta, che si poteva sentire anche a uno o a due chilometri di distanza. Serviva come avvertimento per gli addetti, che dovevano prepararsi ad accogliere i visitatori.

Giorgio Magnani ha intitolato la sua ricerca “Una lettera impresentabile” ed ha raccontato la storia una lettera “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.

La nuova tendenza degli studiosi, ha detto **Simone Fari** con il suo “La reciproca influenza fra sistemi di trasporto e di comunicazione fra Ottocento e Novecento” è di ampliare lo spettro dell'analisi dell'oggetto per cui l'attenzione oggi si concentra anche sui flussi (cioè sulla rete) e sull'organizzazione del servizio (ossia gli aspetti tecnici ed 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 completavano a vicenda.

L'esperto di comunicazioni postali ferroviarie, **Paolo Guglielminetti**, ha svolto il suo lavoro sulla “Posta tranviaria in Italia e nel mondo”.

L'impiego dei tram a fini postali si riscontra in Italia dagli inizi del '900. Cinque i settori di impiego: dai tram con messaggeri in carrozza che lavoravano la posta (in Italia sono state contate ventitré situazioni) o quelli che avevano solo la cassetta esterna, svuotata davanti all'ufficio postale di corrispondenza. Nel passato questo sistema fu utilizzato da Belgio, Bulgaria, Paesi Bassi e Svezia, mentre recentemente è stato rilanciato a Brema attraverso un servizio privato. Negli Stati Uniti, invece, per un certo periodo furono 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 concentrarono 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, ha fatto un interessante studio sui “Mezzi inusuali di trasporto della posta” e ha proposto una carrellata di sistemi alternativi, alcuni nati per finalità reali, altri a scopi più filatelici o turistici ma tutti,

comunque, volti a raccogliere e trasportare la corrispondenza. 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, scatole di latta, zattere, sottomarini, surf, secchi.

Pochi conoscono la sezione movimento dell'organizzazione postale italiana, e **Luigi Ruggero Cataldi** ne ha illustrato la storia e le finalità, partendo dalla propria esperienza professionale, con “Sezione movimento Postoria e compiti”. La sezione si occupava di tutto il processo della trasmissione postale, 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 rapidità di decisioni. 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 i 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.

Il Dott. **Vincenzo Portulano**, che ha trattato “La posta con battelli sul lago di Garda”, ha aggiornato le date riscontrate dell'inizio del servizio postale sul lago di Garda. Ha stabilito inoltre che i bolli furono apposti da agenti imbarcati sui vapori e ha definito alcune date di introduzione dei timbri lacuali. La presentazione era corredata dall'immagine della rara lettera affrancata con i due francobolli di V.Emanuele III 5 e 20 centesimi con l'annullo “Piros.fo Sermione”

Andrea Giuntini ha raccontato, con “La posta aerea fra le due guerre”, l'importante sviluppo che ebbe il trasporto postale con i servizi aerei. L'Italia fu uno dei primi paesi a comprendere che la posta trasportata con le nuove aerolinee sarebbe divenuta un “affare” anche se all'inizio mancava un quadro di riferimento preciso. Solo con la conferenza del 1927 all'Aia furono poste le basi per una organizzazione comune a livello internazionale.

Lino Lensi ha affrontato la storia della prima Compagnia aerea Italiana con “I servizi aerei transcontinentali italiani 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.

Con “Contributi per comprendere meglio la storia aeropostale”, **Flavio Riccitelli** ha sintetizzato la storia del trasporto aereo dai tempi delle manifestazioni spettacolari ai voli sperimentali, fino all'avviamento di vere e proprie imprese commerciali che hanno visto l'Italia protagonista, ad esempio emettendo i primi francobolli specifici al mondo. Riccitelli ha fatto l'esempio di alcuni Paesi che hanno avviato servizi privati, come in Grecia.

A chiudere la carrellata è stata **Valentina Stazzi** che ha presentato l'enorme lavoro, durato un anno, di catalogazione del “Fondo archivistico della Direzione generale delle poste all'Archivio centrale dello stato, Roma, 1861-1878” effettuato su incarico dell'Istituto e con il sostegno economico dell'Anas. Il materiale riguarda il



Sopra: Bruno Crevato Selvaggi ha condotto, con la consueta esperienza e professionalità, la giornata dei lavori a Prato. Foto F.Bonacina.

fondo conservato presso l'Archivio centrale dello stato di Roma presso la Direzione generale delle poste e la ricatalogazione ha per ora interessato il periodo tra 1861 e 1878. 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.

Fabio Bonacina, fabio.bonacina@libero.it



The Prato Postal History Study Institution (Prato, Tuscany, Italy), is the main library attendand in Italy, and one of the most important in Europe, for its great philatelic and Postal History knowledge. Every year one day is dedicated to a Symposium at Palazzo Datini, where the Institution provides a forum in wich philatelists, academic scholars of postal organizations and systems, public historians and the interested public discuss and present research integrating philately and the history of postal operation within the broader context of Italian history.

Last February 23 the theme was “The various systems of delivering the mail during the times” and all the historical researchers have utilized visual elements to tell their stories. Further information: www.issp.po.it

Pagina precedente in basso: un momento della riunione del 23 febbraio svolta presso una delle sale di Palazzo Datini a Prato. L'oratore è Paolo Guglielminetti.