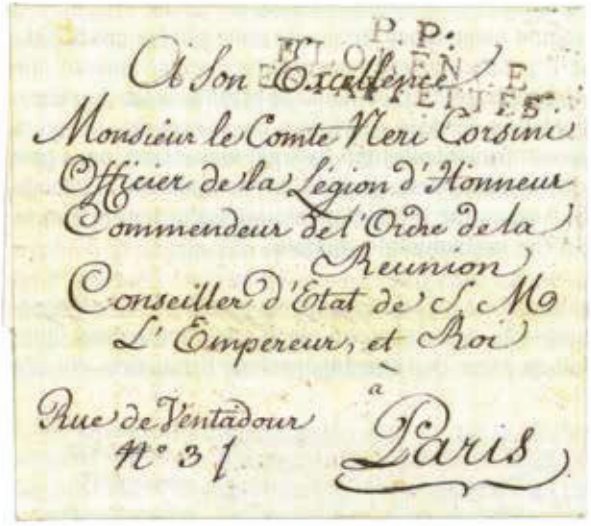
UNA QUESTIONE DI RAPIDITA'

Tra gli impegni connaturali delle poste vi è sempre stata la celerità, ottenuta soprattutto da un'attività praticamente continua nell'arco delle 24 ore. Quando il telefono non era ancora diffuso a livello famigliare, e la distribuzione della posta avveniva almeno due volte al giorno (cioè fino agli anni '70 del Novecento) la cartolina o il biglietto postale potevano egregiamente sostituire il colpo di telefono.

Alla diffusione di mezzi di trasporto sempre più rapidi non ha però corrisposto. negli ultimi decenni del Novecento, un pari incremento dei tempi di consegna, che anzi si sono notevolmente allungati rispetto agli inizi dello stesso secolo. Tra i fattori più importanti per la celerità dell'invio vi sono infatti i tempi di prelievo e di consegna, che un tempo erano molto ridotti grazie al gran numero di levate e alle numerose distribuzioni giornaliere.

La staffetta

L'esigenza di una rapida trasmissione delle corrispondenze, soprattutto quelle di natura ufficiale o commerciale, ha fatto sì che fin da quando si organizzarono delle poste regolari si sia sentita la necessità di un sistema extra, più celere del normale, e ovviamente più costoso: erano le staffette, in seguito definite straordinarie, che idealmente galoppavano "die noctuque", giorno e notte. Disponibile ancora nei primi anni del Regno d'Italia (anche se il triangolo simbolo della staffa era da tempo dimenticato) tale servizio celere era tuttavia possibile solo tra località situate sulle strade postali: come spiegano ancora le *Istruzioni* del 1861, i privati dovevano pagare anticipatamente sia "la tassa cui anderebbe soggetto il piego se venisse trasmesso assicurato in via ordinaria" sia "le tasse stabilite dai regolamenti della posta dei cavalli", mentre le corrispondenze in franchigia pagavano solo le tasse della posta-cavalli.



Come indica il bollo, questa lettera del giugno 1813 viaggiò da Firenze a Parigi tramite "estaffettes" che cavalcando giorno e notte coprivano di norma il percorso in 5 giorni. Il costo era però triplo: 3 franchi e 90, come indicato in decimi al retro

Nel 1902 per avvisare del proprio arrivo in giornata bastava una cartolina illustrata, anche se tassata non potendosi considerare le 5 parole un semplice convenevole

Tra il 1879 e il 1889 Ceylon, Hong Kong e gli stati australiani della Nuova Galles del Sud, del Queensland e di Victoria emisero speciali cartoline postali per l'inoltro con la Valigia indiana, con dicitura VIA ITALY o VIA BRINDISI e simili

Fra queste, di particolare interesse la cartolina della Nuova Galles del Sud che celebra il cinquantenario del primo francobollo coloniale, quello impresso sul biglietto postale emesso a Sidney nel 1838, due anni prima del *penny black*

Piroscafi postali e ferrovie

I bastimenti a vapore hanno cominciato a diffondersi nella prima metà dell'Ottocento, e per tutto il restante secolo hanno rappresentato un mezzo di notevole rapidità anche fra i paesi di terraferma, quando non esisteva l'alternativa della ferrovia o vi erano problemi di conflitti e brigantaggio o altri impedimenti anche momentanei. Per l'inoltro della corrispondenza con le linee di navigazione convenzionate con le poste non era dovuto alcun supplemento, mentre fino al 1865 si doveva pagare una tassa supplementare se era esplicitamente richiesto l'avviamento mediante piroscafi postali di altri paesi. Anche la ferrovia venne sùbito utilizzata in funzione postale, risultando più celere: in tal caso il costo era sostenuto dalle poste in base a speciali accordi o convenzioni, senza mai ricadere sull'utente.

Un esempio ottimale della sinergia piroscafi-ferrovia in funzione della celerità è la cosiddetta **Valigia delle Indie**, nome con cui era definito il collegamento postale (oltre che per merci e persone) fra la Gran Bretagna e le sue colonie in Asia e Oceania da quando nel 1834 venne utilizzato un percorso misto via mare e via terra attraverso l'Egitto e la Francia, più celere anche se più costoso di quello interamente marittimo via Capo di Buona Speranza.

La Valigia Indiana acquistò sempre più importanza grazie al raccordo ferroviario fra Marsiglia e Calais, poi all'apertura del Canale di Suez e infine con il completamento della linea ferroviaria attraverso l'Italia: i notevoli interessi economici che presentava spinsero infatti il governo italiano ad attrezzare il porto di Brindisi e a completare la strada ferrata da Susa fino a Brindisi, risultando la via di terra più celere di quella marittima, e poi a impegnarsi nel traforo del Frejus che nel 1871 consentì l'istituzione di un ambulante settimanale diretto da Brindisi a Calais, rimasto in funzione fino allo scoppio della Grande Guerra.

Per l'inoltro delle corrispondenze con la Valigia indiana "via di Brindisi" le Poste britanniche e coloniali prevedevano una tariffa più elevata rispetto alla via di Marsiglia e alla linea diretta con i postali inglesi da Suez a Southampton.

Il telegrafo

Fin dall'Ottocento il telegrafo ha rappresentato la massima conquista in fatto di celerità della comunicazione, ma a scapito del messaggio, da concentrare in poche parole senza articoli per contenere i costi, calcolati per parola ed elevatissimi: questo sia con il **telegrafo ottico**, esistente su poche direttrici e fondato su una catena di "semafori" distanti alcuni kilometri l'uno dall'altro che trasmettevano lettere e cifre con la posizione delle loro pale, sia da metà secolo con il più pratico **telegrafo elettrico** messo a punto da Samuel Morse e basato su codici di punti e linee.

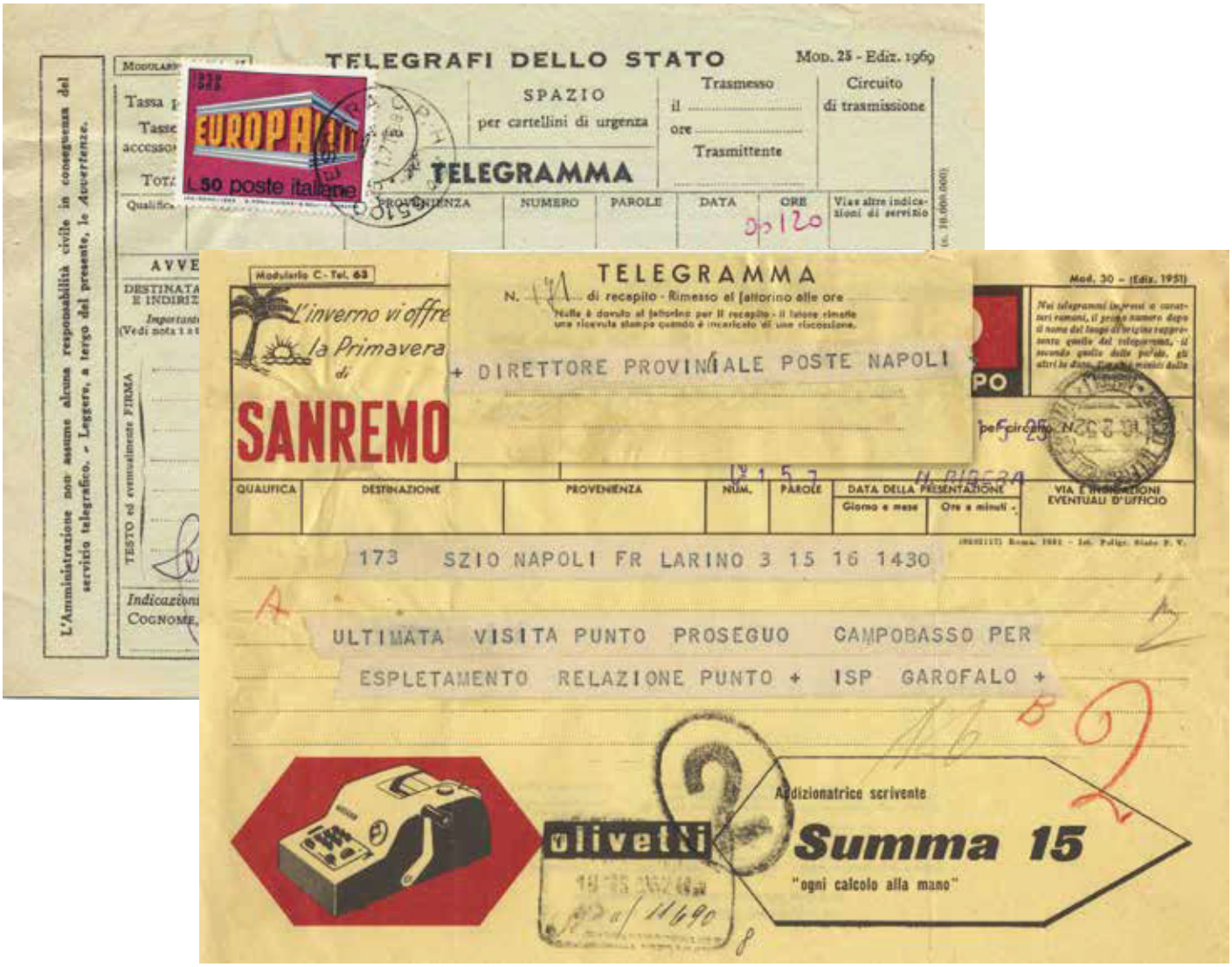
In Italia è stato inizialmente un servizio a se stante, finché nel 1889 non è stato istituito l'apposito Ministero delle Poste e dei Telegrafi, che ha unificato i due sistemi di comunicazione, soprattutto in funzione della sinergia e di una riduzione del numero degli uffici.

Tuttavia alla rapidità il telegramma univa di norma un inconveniente, dovuto soprattutto al costo calcolato per parola: per contenere la spesa si riduceva il messaggio ai minimi termini e si eliminavano articoli, preposizioni e punteggiatura, con risultati talvolta ridicoli.

Il telefono

Anche questo sistema di trasmissione a distanza di voci e suoni tramite un circuito elettrico dedicato è stato, come tutti i sistemi di comunicazione, soggetto alla Posta e al suo controllo: in Italia la prima legislazione in materia risale all'aprile 1892, e un regio decreto del maggio 1898 stabilisce le tariffe per la corrispondenza sulle linee telefoniche Torino-Novara e Milano-Bergamo, prevedendo una tessera d'abbonamento telefonico con tanto di foto. Agli inizi anche gli uffici postali fornivano tale servizio al pubblico, normalmente su prenotazione e con avviso, tanto che Francia e Austria emisero anche apposite carte-valori. Dal 1955 telefono e telegrafo sono stati integrati nel servizio **fonotel**, che consentiva di spedire telegrammi con un massimo di 16 parole da "posti telefonici pubblici" appositamente autorizzati, che poi li passavano per telefono al più vicino ufficio telegrafico: era prevista una tassa fissa, che veniva rappresentata su un modulo telegrafico mediante francobolli.

Un telegramma col suo classico messaggio sincopato, e un esempio della versione *fonotel* affrancata con francobolli



L'ultima ora

Un tempo l'ultima levata utile delle corrispondenze per la consegna al corriere o per l'invio alla stazione ferroviaria o ai piroscafi si aveva normalmente mezz'ora prima della loro partenza, o anche più se la stazione o il porto erano distanti dall'ufficio postale: le corrispondenze tolte dalle buche o consegnate all'ufficio troppo tardi, cioè dopo tale orario, erano avviate con il corriere, il treno o il piroscafo successivo, dopo aver indicato sulla soprascritta *Dopo la partenza*, per giustificare il ritardo nell'inoltro (talvolta anche un giorno o più) rispetto alla data del bollo.

In Gran Bretagna ed altri Paesi era però possibile, pagando una soprattassa di *too late* o di *ultima hora*, far sì che la lettera fosse affidata ad un espresso che, nell'ultimo quarto d'ora utile, si precipitava alla stazione o al porto per consegnarla all'ambulante o al capitano in partenza.

L'espresso

È l'antesignano dei servizi speciali, la prima forma di comunicazione rapida fra due persone distanti tra loro, come indica il termine stesso: *"espresso"*, cioè una persona *espress*amente incaricata di portare il messaggio, orale o scritto che sia, nel più breve tempo possibile. Un sistema che affonda nell'antichità e dura tuttora, anche se con altri termini.

Furono l'Austria e alcuni Stati tedeschi che a metà Ottocento lo fecero diventare un servizio postale accessorio ufficiale, almeno per quanto riguardava il recapito della corrispondenza diretta in località non servite direttamente dalla posta, ma venne scarsamente utilizzato.

Rilanciato dagli Stati Uniti il 1° ottobre 1885, come speciale servizio di recapito delle corrispondenze a mezzo di fattorini – sovente gli stessi del telegrafo – ebbe invece un notevole successo,

Per indicare il pagamento della tassa di ritardo si usavano di norma solo dei bolli, ma lo stato australiano di Victoria il 1° gennaio 1855 emise anche un francobollo TOO LATE da 6 pence, qui usato su una lettera spedita con il piroscafo *Telegraph* da Melbourne a Sidney, che fu ritirato dall'uso nel giugno 1857 quando ne risultavano utilizzati solo 40.079

Un espresso spedito da Milano il 26 marzo 1908 alle 9 di sera e il giorno dopo a Roma consegnato al fattorino per il recapito alle 10,10 del mattino

Va di corsa il primo fattorino della *"special delivery"* USA

Il recapito espresso valeva solo entro la *"cinta daziaria"* più *"un raggio di 500 metri all'intorno purché il fabbricato seguiti senza interruzione"*. Oltre tali limiti era prevista una soprattassa a discrezione del locale ufficio postale ma non superiore a un tot per chilometro, indicata con un semplice timbro (non con segnatasse) oppure, se pagata in partenza, con un'etichetta arancione *"Espresso Pagato..."*

finendo per essere adottato da tutti i Paesi. In Italia fu introdotto il 21 luglio 1890, utilizzando inizialmente solo diciture e appositi cartellini e dal l° gennaio 1904 anche speciali francobolli. Il servizio di recapito espresso fu esteso anche ai pacchi, dal 1892 a quelli per l'estero e solo dal 1936 per l'interno.

Il servizio ha funzionato così bene e a lungo che la gente ha finito per credere che gli espressi viaggiassero anche più rapidamente, mentre in realtà solo il recapito era accelerato. Al contrario, a fine Novecento la mancanza di personale ha costretto sovente a postalizzare gli espressi, cioè a consegnarli con i mezzi ordinari. E alla fine è stato abbandonato.

Dal 1°maggio 1913 al giugno 1915 l'Italia ha anche realizzato l'**espresso urgente** per il quale, pagando una soprattassa più elevata, era prevista la precedenza sui "normali" espressi nella raccolta e nella lavorazione, e il preavviso

Un esempio di espresso urgente con le sue esclusive etichette verdi, quella al retro tripartita. I tempi di viaggio e recapito sono però del tutto simili a quelli dell'espresso del 1908

telegrafico alla stazione d'arrivo affinché fosse allertato un fattorino in bicicletta per la consegna immediata. Fu un fiasco colossale.

Un'altra versione di servizio espresso dai deludenti risultati, definita **Postacelere urbana**, fu attivata a Roma, Milano e Napoli dal 2 marzo 1987 al 27 novembre 1993 in ambito esclusivamente cittadino. Riattivata in via sperimentale a Milano dal 24 novembre 1997 tramite 20 agenzie e il "Milanocelere point" presso la stazione centrale, utilizzò speciali moduli-ricevuta con etichette autoadesive, prevedendo anche il ritiro presso il mittente, su richiesta telefonica tramite numero verde. Anche questa edizione aggiornata non diede risultati apprezzabili, e scomparve.

La posta pneumatica

Con questo sistema di trasporto le corrispondenze viaggiavano entro speciali bossoli, spinti dall'aria compressa, in una rete urbana di tubature sotterranee. Utilizzata per la prima volta a Londra nel 867, la posta pneumatica ha raggiunto il suo massimo splendore a Parigi dove ha funzionato ininterrottamente come servizio celere dal 1867 al 31marzo 1984 utilizzando anche speciali carte-télégramme e fattorini in bicicletta.

L'Italia l'ha adottata come servizio pubblico solo a Roma, Napoli e Milano fra il 1911 e il dicembre 1980, e per uso interno in alcune altre città (di sicuro Bologna, Genova e Torino), ma è stato l'unico paese che ha predisposto speciali francobolli.

All'inizio del Duemila risultava ancora in funzione solo nella Città del Vaticano, con una diramazione per Roma Borghi.

Il primo bollo italiano di posta pneumatica e alcune carte-valori dei soli 3 paesi che le hanno introdotte, quelle francesi con intestazione *Télégramme* e mappa parigina con la linea

La posta aerea

Il primo regolare servizio postale via aerea fu organizzato durante l'assedio di Parigi del 1870 mediante mongolfiere, solitamente *ballons montés*, e piccioni viaggiatori. Questi ultimi venivano portati fuori Parigi con i *ballon*, e vi tornavano con stampe microfilmate attaccate alla coda. Solo nel 1911 gli aeroplani iniziarono a essere usati per trasporti ufficiali di posta, anche se sperimentali: il primo al mondo si ebbe in India

Un *collodion* con testi cifrati e in chiaro microfilmati, e una lettera-giornale su *Gazette des Absents* dell'assedio di Parigi

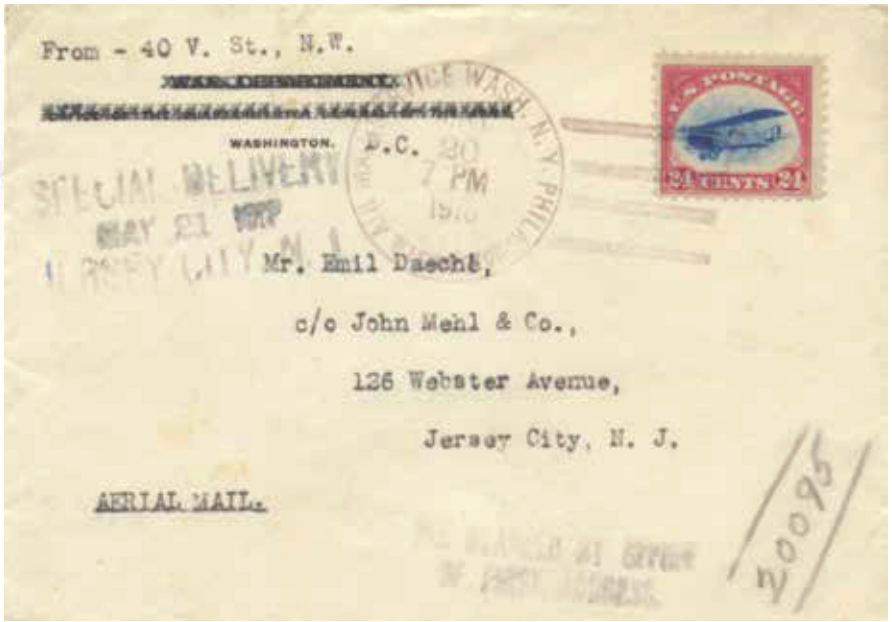
il 18 febbraio fra Allahabad e Naimi Junction.

A parte il piccolo corriere trasportato "per cortesia" da Dal Mistro il 19 settembre seguente da Bologna a Venezia, le poste italiane organizzarono ufficialmente il primo trasporto aereo fra Milano e Torino, e ritorno, a fine ottobre 1911, predisponendo anche speciali cassette d'impostazione e appositi annulli. In compenso l'Italia è stata il primo paese al mondo a emettere speciali francobolli di posta aerea, per due voli postali sperimentali andata e ritorno Torino-Roma e Napoli-Palermo del maggio-giugno 1917.

Tra l'ultimo periodo della Grande guerra e il 1920 si ebbero vari collegamenti postali più o meno regolari a mezzo aerei, idrovolanti e dirigibili, ma poi una serie di incidenti mortali fece abbandonare in Italia la via aerea, che invece altrove prendeva sempre più piede.

Negli Stati Uniti il primo francobollo aereo (o meglio aeroespresso) era apparso il 15 maggio 1918 per l'avviamento sulla linea fra Washington, Philadelphia e New York, e nel 1922 in Europa la rete aerea civile aveva già uno sviluppo di 14.000 km, di cui oltre la metà apparteneva alla Germania, mentre l'Italia era del tutto assente.

Il servizio regolare in Italia iniziò solo il 1°apri-



Il primo francobollo al mondo di posta aerea, usato però per un solo volo speciale, e il primo emesso per un servizio aereo regolare, che prevedeva anche il recapito espresso

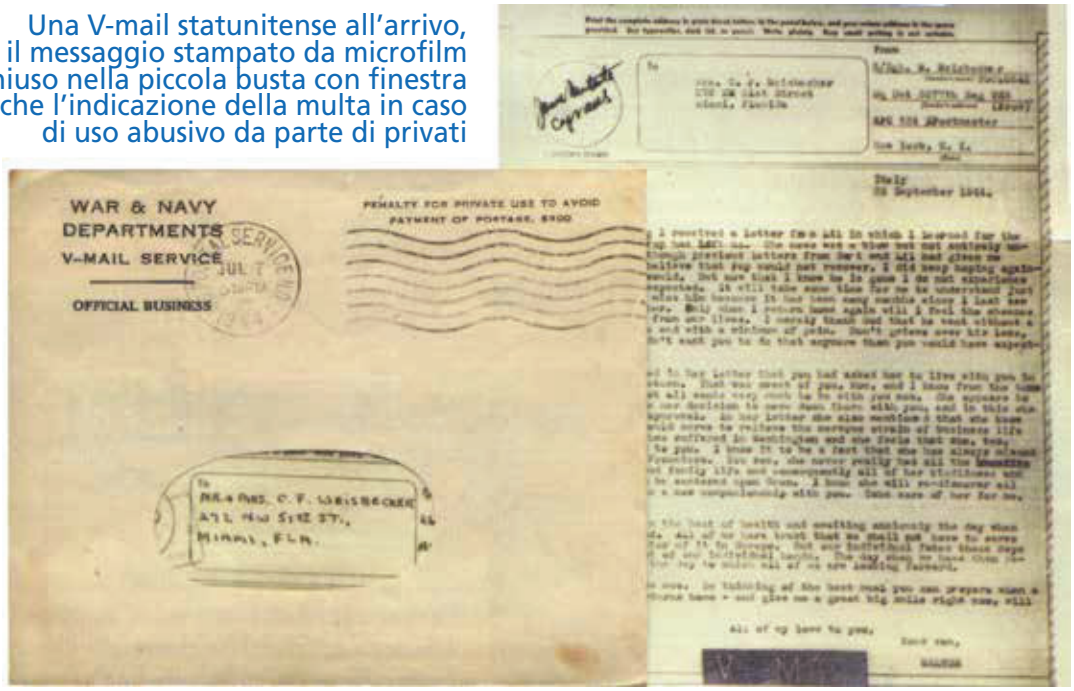
Sino alla fine degli anni 30 la rotta nord-atlantica rimase fuori dalla portata dei normali aerei di linea. Per guadagnare qualche giorno, alcune navi si attrezzarono con aerei a bordo, da catapultare in volo una volta giunti a distanza ragionevole dalla costa. Diversa fu la soluzione italiana sulla linea del Nord America: dal settembre 1930 la S.A. Navigazione Aerea utilizzò la nuova linea Genova-Barcellona-Algesiras per un servizio aeromarittimo con il Lloyd Sabaudo: ad Algesiras i piroscafi in partenza per gli Stati Uniti ricevevano un ultimo dispaccio postale portato dagli idrovolanti della S.A.N.A. e quelli in arrivo dagli USA consegnavano loro il dispaccio dalle Americhe. Sulle corrispondenze un apposito bollo, in italiano o in inglese a seconda della destinazione, segnalava il servizio

le 1926 con l'inaugurazione della linea Torino-Pavia-Venezia-Trieste, gestita con idrovolanti, e l'emissione di una serie di francobolli destinata al pagamento delle relative sovrattasse.

Inizialmente erano escluse dall'inoltro aereo le raccomandate e le assicurate, per ragioni di sicurezza. A scopo promozionale per molti anni furono trasportate per via aerea anche corrispondenze ordinarie, ovviamente imprimendovi bolli esplicativi, e dal 1934 si previdero soprattasse aeree ridotte per gli espressi e gli auguri di fine anno.

Di natura propagandistica, oltre che politica, l'organizzazione di molti voli speciali, specie transatlantici, con apposite tariffe molto elevate e l'emissione di francobolli validi solo per l'occasione, utilizzati soprattutto per creare buste da vendere ai filatelisti.

Non essendo la via aerea prevista dalla convenzione del 1929, fino al 1938 la relativa soprattassa sulle corrispondenze in partenza dalla Città del Vaticano non poteva essere pagata con francobolli vaticani, ma solo con quelli italiani, che ovviamente dovevano essere disponibili nell'ufficio di piazza San Pietro



Una V-mail statunitense all'arrivo, con il messaggio stampato da microfilm racchiuso nella piccola busta con finestra recante anche l'indicazione della multa in caso di uso abusivo da parte di privati

La posta microfilmata

Gli inglesi l'avevano battezzato *Airgraph*, gli Americani *V-Mail* (*V* come *Victory*), ma era lo stesso speciale servizio riservato alla posta militare, e occasionalmente ai prigionieri di guerra, creato durante la 2ª guerra mondiale per poter inoltrare con i mezzi aerei il maggior numero di corrispondenze nel minimo spazio. I moduli utilizzati, che recavano indirizzo e corrispondenza sulla stessa facciata, venivano infatti microfilmati, così che sugli aerei si caricavano solo rulli di pellicola; all'arrivo a destinazione, dal microfilm si traevano stampe fotografiche, che erano inviate ai destinatari in apposite buste in franchigia.

Il CAI-Post e il Postacelere

L'idea anche stavolta era inglese, inizialmente studiata in funzione delle ditte che dovevano spedire tabulati: un servizio postale a se stante, con tariffe "di mercato" basate solo sul peso, senza distinzione fra lettera, stampa o pacco, e con la garanzia di consegna entro un tempo prefissato.

Il successo del *Data-Post* britannico portò l'Italia a creare il *CAI-Post, Corriere Accelerato Internazionale*, operativo dal 3 gennaio 1983 con i primi uffici di Roma e Milano. Solo dal 16 novembre 1986 fu esteso al servizio interno col nome di *Postacelere*, prima solo fra Roma e Milano e in seguito gradualmente ad altre città.

In entrambi i servizi era garantita la celerità di consegna, per l'interno 24 ore fra le città collegate alla rete e 48 per tutte le altre località. In caso di ritardo non dovuto a forza maggiore era previsto un rimborso pari alla differenza tra l'importo pagato e la tariffa di un pacco aereo di ugual peso per la medesima destinazione. Dal 1997 furono anche previste tariffe scontate a mezzo degli speciali tagliandi-francobollo venduti in libretti di 20. Con la privatizzazione delle poste, nel 2002 il servizio è ripreso come *Paccocelere*.

La posta prioritaria

L'ultima idea britannica è stata di procedere a una nuova suddivisione degli oggetti postali, non più in base alla tipologia, ma alla richiesta di celerità da parte del mittente: una posta di *1st Class*, 1ª classe, a tariffa più elevata, comprendente lettere, cartoline, stampe ecc. per cui si garantisce il recapito entro le 24 ore o poco più, e una di *2nd Class*, 2ª classe, con tariffe più contenute per lettere, cartoline, stampe ecc. per cui non è necessaria la stessa speditezza.

Anche questa idea incontra subito il favore del pubblico, e viene esportata in tutto il mondo con i nomi più diversi: quello che alla fine viene ovunque accettato è *Posta prioritaria* per il primo gruppo, e nessuna distinzione per il secondo, per evitare aggettivi che potrebbero fare cattiva impressione.

In Italia il servizio ha avuto un avvio sperimentale in ambito regionale il 1°dicembre 1997, senza alcun sovrapprezzo, ma utilizzando speciali etichette distribuite gratuitamente alle famiglie con un depliantino illustrativo. I bolli speciali "Prioritario" sono entrati in funzione presso i CMP di Bologna, Firenze Castello, Milano Borromeo, Roma S. Lorenzo, Torino Nord e Verona il 19 gennaio 1998, anche se l'esperimento è stato quasi subito interrotto.

Come servizio speciale è praticamente scomparso dal maggio 2006, quando è stata astutamente abolita la posta ordinaria per aumentare le tariffe senza darlo a vedere, e gli invii avvenivano tutti per posta prioritaria. Dal 1º ottobre 2015 il servizio speciale, e più caro, è stato ripristinato con il nome di *Posta 1*.