



Poste

DAL CAVALLO
A INTERNET

Storia illustrata dei servizi postali italiani



Il libro è diviso in cinque parti ordinate cronologicamente per momenti storici, dall'Unità d'Italia – quando furono istituite le Poste italiane – fino ai giorni nostri. Ciascuna parte, dopo un inquadramento generale che racconta i principali eventi politici e sociali in Italia negli anni in questione, è strutturata in 4-5 capitoli dove viene ripercorsa la storia delle Poste, mettendone in evidenza non gli aspetti "interni", ma invece tutto quello che le Poste Italiane hanno significato per il nostro Paese: il contributo al decollo economico, lo sforzo nella Prima guerra mondiale, l'occupazione femminile, le architetture pubbliche, le innovazioni tecnologiche e la continua necessità di stare al passo con i tempi.

Conclude il volume una parte speciale, divisa in tre capitoli ("Il lavoro", "I luoghi", "Gli strumenti"), composta esclusivamente da immagini d'epoca che provengono dall'Archivio Storico di Poste Italiane.

POSTE

Giambattista Scirè

POSTE

Dal cavallo a internet

STORIA ILLUSTRATA DEI SERVIZI POSTALI ITALIANI

Il presente volume è stato realizzato con la collaborazione di Communication & Public Affairs di Poste Italiane: si ringraziano gli uffici Archivio Storico (Public Relations) e Prodotti Editoriali (Media Relations).

Responsabile editoriale: Roberto De Meo

Realizzazione editoriale: Nuovo Studio Editoriale s.r.l., Roma

Progetto grafico: Yoshihito Furuya

© 2008 PosteShop S.p.A.
Viale Europa 175 - 00144 Roma - Italia

© 2008 Giunti Editore S.p.A.
Via Bolognese 165 - 50139 Firenze - Italia
Via Dante 4 - 20121 Milano - Italia

Prima edizione: luglio 2008

Ristampa	Anno
7 6 5 4 3 2 1 0	2011 2010 2009 2008

Stampato presso Giunti Industrie Grafiche S.p.A. - Stabilimento di Prato



POSTE

S o m m a r i o

Introduzione	8
Il sistema postale prima dell'Unità d'Italia	9
1. L'Italia di fronte all'Unità e la nascita delle Poste	14
<i>L'Italia unita in un mondo in trasformazione</i>	16
La nascita delle Poste	25
I primi uffici postali	30
I nuovi servizi postali	32
Il francobollo	36
Servizio postale e società nell'Italia unita	39
2. L'Italia di fine secolo e il ministero delle Poste	42
<i>Un Paese in cerca di identità</i>	44
Gli anni del telegrafo	51
I sindacati e la formazione del personale postale	55
L'emigrazione e le rimesse	60
Risparmio di massa e servizi finanziari	63

3. Dall'inizio del secolo alla Prima guerra mondiale	66
<i>La Grande Guerra: lettere dal fronte</i>	68
Poste in trincea: un sostegno al soldato	73
Donne e lavoro	78
Nuovi mezzi di trasporto postale	82
Poste e innovazioni	87
4. Dal fascismo alla Seconda guerra mondiale	90
<i>Un mondo in crisi</i>	92
Le Poste del regime	99
La politica coloniale e le Poste	108
Le Poste e il conflitto	114
5. Dal dopoguerra ai giorni nostri	118
<i>L'Italia democratica</i>	120
La riorganizzazione del servizio postale	125
Il nuovo assetto del sistema postale	132
I nuovi modi di comunicare	138
● Le immagini	145
Il lavoro	146
I luoghi	164
Gli strumenti	178
Bibliografia	187
Indice dei nomi	189



Introduzione

● *Nella pagina a fianco*, un particolare del dipinto ottocentesco di Enrico Banti *Sole di settembre*. Le condizioni viarie del Paese negli anni attorno all'Unità erano molto precarie.

Il sistema postale prima dell'Unità d'Italia

Il primo vero sistema postale in territorio italiano risale all'epoca dell'antica Roma: fu quello organizzato sotto Augusto, inizialmente per uso militare, all'interno dell'impero. Era denominato *cursus publicus* e organizzato con stazioni postali, dislocate lungo percorsi prestabiliti (di solito a 10-15 km di distanza) e chiamate *statio posita*, termine dal quale deriva l'attuale termine "posta".

Proprio in questo periodo furono attivati in Italia i primi "corrieri", cioè persone che, a piedi o a cavallo, erano adibite al trasporto dei messaggi per conto dell'imperatore. Inoltre, in ogni provincia dell'impero era prevista la presenza di un magistrato che si occupasse dell'efficienza del sistema postale, tanto che in età imperiale venivano percorsi anche 270 km in appena ventiquattro ore: per eguagliare la velocità raggiunta dal servizio postale romano bisognerà attendere addirittura il XIX secolo.

Le riforme postali del tardo impero, in particolare sotto l'imperatore Diocleziano, determinarono però un peggioramento del servizio (si frammentò il sistema cosicché aumentarono irregolarità e soprusi), che crollò sotto i colpi delle invasioni barbariche e che, con la fine dell'impero (nel 476), fu sostituito da numerose piccole imprese locali.

Nel Medioevo: i "clerici vagantes"

Dopo le alterne e tormentate vicende dell'Alto Medioevo, fu la Chiesa nei secoli X-XII a riprendere in mano le sorti del servizio postale italiano. Risale infatti al periodo di massimo potere dei vescovi e degli ordini monastici la creazione di una rete di nuovi corrieri, detti *nuncii votantes* o anche *rotularii* (dalla *rotula* da trasporto, una pergamena arrotolata su un cilindro di legno), che viaggiavano sotto la supervisione di un "grande scudiero" presente in ogni convento. Accanto ai conventi, anche le nascenti università laiche, diffuse in tutta Europa intorno all'XI secolo (a Bologna, Napoli, Padova, Parigi, Oxford, Salamanca, Chartres), grazie ai notevoli privilegi economici, giuridici e fiscali di cui godevano, dettero impulso al sistema di scambio postale, in particolare attraverso i cosiddetti *clerici vagantes*, sorta di studenti messaggeri che viaggiavano da una città all'altra per perfezionare i loro studi e per conoscere i loro grandi maestri. Nel Basso Medioevo i mercanti-banchieri della nascente borghesia italiana, in particolare toscana (come le famiglie dei Bardi, dei Peruzzi, dei Medici), per rendere più semplice e immediata la circolazione del denaro, inventarono le prime "lettere di credito"



● A sinistra, il mercante tedesco George Gisze in un ritratto di Hans Holbein il Giovane del 1532.

(un'anticipazione degli odierni assegni) e “carte di cambio” (le moderne cambiali, in cui era specificata la scadenza temporale), che impegnavano a pagare la somma indicata nella lettera e che potevano essere riscosse in qualsiasi filiale delle sempre più diffuse compagnie mercantili. In questo modo, grazie al servizio postale, i nuovi “finanzieri” potevano veicolare notevoli flussi di denaro, senza la necessità di spostarli fisicamente.

Attiva tra Venezia e Milano fu, soprattutto a partire dal XIV secolo, la Compagnia dei Corrieri della Serenissima Signoria, impegnata a distribuire la corrispondenza non solo in territorio italiano ma anche in molte corti europee, in particolare in Spagna, Francia, Paesi Bassi e Germania. Essa fu diretta dagli esponenti della famiglia Tasso (non a caso il suo

stemma era un piccolo tasso e il corno della posta) e divenne presto la più importante ed efficiente organizzazione postale internazionale.

L'età moderna: innovazioni tecniche

All'inizio dell'età moderna, tra il XV e il XVI secolo, si assistette a tre importanti rivoluzioni che influenzarono in modo molto profondo il settore della comunicazione postale: l'invenzione e la diffusione dei caratteri a stampa; la formazione dell'apparato burocratico nelle nascenti monarchie assolute, con la creazione della figura istituzionale del funzionario; la nascita di una economia che cominciava ad assumere i tratti di quello che sarebbe diventato l'assetto di tipo capitalistico, con un forte impulso del commercio internazionale e la nascita e lo sviluppo delle prime banche moderne. Questi eventi accelerarono la diffusione delle comunicazioni in tutta Europa, per cui la corrispondenza postale iniziò ad avere un ruolo sempre più fondamentale dal punto di vista commerciale, oltre che culturale: il servizio non fu più utilizzato solamente dalla nobiltà o dalle corti, ma anche da più ampie masse di commercianti, artigiani e impiegati della piccola e media borghesia.

● *A destra*, apparato telegrafico Wheatstone a due aghi magnetici in uso nel Regno di Sardegna a metà Ottocento.

Inghilterra e Francia: l'unificazione

Tra il XVI e il XVII secolo, prima in Inghilterra durante il regno di Elisabetta I, poi in Francia con Luigi XIV, vedevano la luce le prime poste nazionali: furono infatti unificati tutti i servizi postali in una struttura unica, il cui monopolio venne affidato allo Stato. Nasceva in questo periodo l'esigenza da parte degli Stati di offrire un servizio anche ai propri sudditi, motivo per cui furono subito create le prime buche d'impostazione delle lettere, con lo stemma reale delle rispettive monarchie. In Italia le prime buche furono impiantate nello Stato Pontificio intorno al XVII secolo, mentre la prima linea postale regolare fu la Milano-Roma, istituita all'inizio del medesimo secolo. L'epoca che va dal Seicento al 1860, anno in cui in Italia nascevano le Poste unite, fu caratterizzata da un complesso processo di trasformazione, durato circa tre secoli, che si fondò su alcuni elementi comuni a quasi tutti gli Stati europei: l'incremento del flusso della corrispondenza; il potenziamento degli uffici postali (con il primo servizio di consegna giornaliera almeno nelle città più importanti) e la diffusione di corrieri a cavallo e postiglioni (che conducevano moderne carrozze,



chiamate “velociferi”); la nascita della ferrovia e delle prime navi corriere (chiamate *packet-boat*, affidate inizialmente ai privati); l'avvento delle prime innovazioni tecnologiche nella comunicazione, come il telegrafo ottico, in età napoleonica. Nel XIX secolo, in particolare, avvenne la vera modernizzazione del sistema delle comunicazioni. La più importante novità fu la maggiore consapevolezza dell'importanza del servizio postale e quindi l'idea di renderlo pubblico, cioè di comprenderlo all'interno della sfera delle funzioni pubbliche detenute dallo Stato. Ma il progresso fu esteso ad altri importanti settori: cambiò il modo di costruire le strade, con la moderna ingegneria urbanistica, e a queste si affiancarono sempre più le linee ferroviarie; cambiò il mondo dei trasporti che fu rivoluzionato dall'invenzione del vapore;



cambiarono i tempi di trasmissione e ricezione dei messaggi, in un mondo in cui si diffondeva sempre più il mito della velocità. Di conseguenza, anche il servizio postale dovette cambiare aspetto e funzionalità.

Gli Stati preunitari

Nel nostro Paese ognuno dei diversi Stati preunitari ebbe una propria amministrazione postale con caratteristiche specifiche. I diversi servizi postali avevano in comune solo alcuni tratti generali: l'impiego dei portalettere che, prima dell'invenzione del francobollo, svolgevano una funzione molto delicata, perché la posta si pagava alla consegna; l'esistenza del servizio "fermo-posta", con dicitura impressa sulle lettere, più economico in quanto era

- *A sinistra*, frontespizio del primo provvedimento di riordino del sistema postale emesso nel 1861 dal nuovo Stato unitario.
- *Nella pagina a fianco*, un secolo dopo: un trattore elettrico per traino carrelli adibito al carico e scarico della posta dai treni alla stazione di Roma Termini negli anni Sessanta del Novecento.

il destinatario a recarsi all'ufficio postale per ritirare personalmente la corrispondenza; l'affiancamento del trasporto privato a quello pubblico in particolare per la consegna dei pacchi; il principio che la tariffa era legata, ovunque, alla distanza da percorrere. Le differenze però non erano di poco conto: nel regno di Sardegna fu stabilito l'obbligo a chiunque volesse spedire una corrispondenza di fare uso della carta bollata regia; nel Lombardo-Veneto, sotto l'impero austro-ungarico, vennero introdotti i primi francobolli, le caselle postali, i fogli di reclamo e le lettere con ricevuta di ritorno; nel granducato di Toscana si diede avvio dapprima a una rete ferroviaria ramificata – con treni che permisero di far viaggiare la corrispondenza alla stessa velocità raggiunta secoli prima dai veloci corrieri dell'età imperiale – e poi a una rete postale telegrafica che risultò la più efficiente del Paese; nello Stato pontificio fu introdotto il primo codice postale italiano; nel regno delle Due Sicilie furono create due diverse direzioni generali, con sede a Napoli e a Palermo, per gestire l'intero traffico postale, la cui distribuzione continuava ad essere scadente e in ritardo. Era questo il contesto in cui nel 1860, al momento dell'unificazione, nascevano le Poste italiane unite.





1 L'Italia di fronte all'Unità e la nascita delle Poste

Primi postini

Portalettere in divisa in un acquerello dell'Ottocento.

L'Italia unita in un mondo in trasformazione

Gli avvenimenti che portarono, dopo le eroiche imprese di Garibaldi e la sapiente mediazione politica di Cavour, alla proclamazione del Regno d'Italia, nel 1861, aprirono una nuova fase nella storia italiana. Si trattò di una importante svolta storica, in un Paese caratterizzato, per secoli, dalle divisioni politiche interne e dal predominio delle potenze straniere. La nascita dello Stato italiano avvenne in un'epoca storica caratterizzata da numerosi conflitti bellici e da importanti rivolgimenti politici e sociali in Europa, e insieme da un impetuoso progresso tecnico ed economico. A cavallo tra la metà e la fine dell'Ottocento, infatti, in seguito alla diffusione di importanti innovazioni tecnologiche (apparecchiature per l'industria tessile, treno, nave a vapore, telegrafo elettrico), alla progressiva industrializzazione e alla richiesta sempre crescente di servizi da parte della popolazione si ebbero alcuni decisivi mutamenti nel settore della comunicazione a distanza, non solo a livello europeo e internazionale ma anche in Italia.



L'Italia agli inizi della sua vita unitaria

Al momento della nascita dello Stato unitario l'arretratezza del nostro Paese in confronto alle nazioni economicamente e socialmente più evolute d'Europa (Inghilterra, Francia, Prussia, Austria, Belgio), era ancora molto grande, per motivi che si spingono lontano nel tempo. Tuttavia, pur nel quadro generale di un'economia ancora arretrata, ci furono, anche in Italia, importanti spinte propulsive che coinvolsero alcuni settori della vita produttiva, soprattutto quello delle comunicazioni e, in primo luogo, il servizio postale.

Per riuscire a comprendere il significato che ebbe, in concomitanza con l'Unità d'Italia, il potenziamento dei mezzi di comunicazione e, in particolare, la nascita delle Poste unite, occorre prendere in considerazione la vita quotidiana della popolazione e la situazione politico-economica del Paese. Dall'incremento delle comunicazioni dipendevano, infatti, non solo la prosperità materiale ed economica, ma anche il libero scambio delle idee e la crescita complessiva della cultura.

A un osservatore straniero giunto in Italia nel 1861 non potevano non balzare subito agli occhi alcuni elementi. L'Italia era una nazione in cui, se si escludevano alcune aree urbane più importanti, poche erano state le trasformazioni sociali ed economiche rispetto

Un Paese arretrato

L'Italia che usciva dal processo risorgimentale era un Paese segnato dall'arretratezza e dalla povertà, popolato essenzialmente da contadini semianalfabeti, privo di un mercato nazionale e delle infrastrutture che in quegli stessi anni distinguevano le principali nazioni europee.

● **A sinistra**, il dipinto dal titolo *Vanga e latte*, di Teofilo Patini, sintetizza efficacemente la situazione.

● **Nella pagina a fianco**, l'immagine scattata intorno al 1870, mostra la vita di una famiglia italiana di estrazione contadina, divisa tra lavori dei campi e cura dei figli. Il ritardo nell'industrializzazione provocò una serie di problemi che marcarono in modo pesante i primi decenni di vita unitaria ed ebbero un'influenza a lungo termine sul destino del Paese, e in particolare la distanza tra le aree settentrionali e quelle del Mezzogiorno. Fu in questo quadro di povertà e di arretratezza che ebbe inizio il servizio postale italiano.

all'inizio dell'Ottocento e ancor minore l'influenza della rivoluzione tecnica e industriale europea. Il nostro era ancora un Paese prevalentemente agricolo, caratterizzato da una povertà generalizzata, soprattutto nel Sud, e da una cultura popolare contadina e dialettale.

La vita quotidiana

La lingua italiana era parlata da appena il 2% della popolazione; la restante parlava prevalentemente il dialetto delle diverse regioni. L'analfabetismo raggiungeva quote altissime (quasi l'80% della popolazione, in prevalenza al Sud); la diffusione di libri e giornali era molto rara; erano molto diffuse malattie come la pellagra, causata dall'insufficiente alimentazione, e l'epatite, dovuta alle precarie condizioni igieniche, ma anche la malaria e la polmonite. La mortalità infantile era addirittura del 25% al primo anno di età e del 44% entro i primi cinque anni; la vita media raggiungeva i 33 anni; la leva militare obbligatoria per i giovani di vent'anni durava ben cinque anni.

Al momento dell'Unità, l'Italia era un Paese con un reddito pro-capite annuo di 196 lire (contro un indice di 500 in Germania, 650 in Francia, 775 nel Regno Unito). Il costo della vita era mediamente alto per la maggioranza della popolazione. Il salario medio di un operaio italiano impiegato nell'industria manifatturiera era di quasi quattro volte inferiore al corrispondente inglese. Erano i tempi dell'occupazione dei bambini nei lavori pesanti, delle 14-16 ore giornaliere con un salario operaio che si aggirava dai 40 ai 70 centesimi al giorno. Il prezzo del pane era molto elevato se paragonato allo stipendio medio di un lavoratore: occorrevano circa 200 ore di lavoro per l'acquisto di un quintale di grano. Più accessibile era il riso (che costava circa la metà del pane), così come abbastanza contenuto era il prezzo del vino, molto basso quello degli agrumi, come arance e limoni (circa un terzo del pane), mentre l'olio era quasi un prodotto di lusso. Questi elementi, presi nel loro



complesso, sottolineano non solo l'arretratezza ma anche la disarticolazione e la disorganicità del tessuto sociale italiano di quegli anni.

Lo sviluppo demografico: rapporto città-campagna e classi sociali

Uno degli aspetti più evidenti a cui si assistette, alla metà dell'Ottocento, fu il notevole aumento della popolazione italiana. Nel 1861 l'Italia aveva circa 26 milioni di abitanti, più del doppio dell'inizio

del secolo, con un aumento del 136%. L'incremento demografico era dovuto non solo ai miglioramenti igienici e sanitari seguiti alle scoperte scientifiche e mediche, ma soprattutto all'aumento della disponibilità dei mezzi di sussistenza. Il primo censimento unitario della popolazione registrò quasi otto milioni di agricoltori e soltanto tre milioni di impiegati nell'industria e nell'artigianato. Lo sviluppo agricolo e la nascita delle prime industrie modificarono il rapporto tra città e campagna. Se è vero che, nel complesso, l'Italia continuava ad essere uno dei Paesi europei più ricchi di città medio-grandi (pur distribuite in maniera squilibrata tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno: nel 1861, su venti città italiane superiori ai 50.000 abitanti, ben sedici erano centro-

setentrionali), la popolazione urbana, a differenza di quanto accadeva in altri Stati, aumentò con un ritmo più lento di quella rurale. Crebbe in modo consistente, invece, l'attrazione della città sulla popolazione rurale. I capitali investiti in infrastrutture aumentarono non solo nelle città ma anche nelle zone limitrofe e rurali. Questo aspetto contribuì ad un riequilibrio del rapporto tra città e campagna rispetto ai secoli precedenti. Nonostante i notevoli progressi, però, la differenza di risorse disponibili e di opportunità tra mondo cittadino e rurale fu uno dei primi problemi che si trovarono ad affrontare le nuove Poste unite. Sia le campagne sia le città erano popolate in prevalenza da statiche famiglie patriarcali (di tipo esteso) ma esisteva anche un considerevole numero



di personaggi atipici: frati e monache che vivevano di carità, accattoni, zingari, venditori ambulanti, artisti di strada, briganti.

La nuova vita nello Stato unitario, più ricca e articolata, sviluppatasi soprattutto nelle città, implicò presto un aumento delle attività nel settore terziario, di quelle amministrative, giudiziarie, sanitarie, scolastiche, culturali; cominciò a crescere il numero degli impiegati, dei professionisti, degli intellettuali, degli studenti. Questa diversificazione sociale si rivelò uno degli elementi trainanti del futuro successo del servizio postale, che non fu più usato esclusivamente da nobili e intellettuali ma anche dal nascente e sempre più numeroso ceto medio.

La situazione economica: agricoltura e industria

La maggioranza degli italiani, ben il 70% della popolazione attiva, viveva di agricoltura, un settore che contribuiva, al momento dell'Unità, al 57% del prodotto interno lordo del Paese (mentre l'industria vi partecipava con il 20% e le attività terziarie con il restante 23%).

Tra i sistemi di conduzione della terra il latifondo del Sud (diviso talvolta in piccole proprietà appartenenti a contadini poverissimi) era sopravvissuto a se stesso e rimaneva il modello più diffuso nel Paese. D'estate i campi potevano apparire, a un occhio inesperto, come un'unica grande proprietà. In primavera però si trasformavano in un mosaico di colori diversi che rivelavano dove finiva il lavoro di un uomo e cominciava quello di un altro. Si trattava, comunque, di figure diverse: proprietari, affittuari, braccianti, lavoratori giornalieri. Le colture principali erano i cereali, le olive e le vigne. I primi, in particolare, non richiedendo l'investimento di grandi capitali, erano coltivati anche in zone del tutto inadatte e occupavano circa la metà della superficie coltivata. Sia l'agricoltura sia l'allevamento (in particolare di bovini), erano esercitati in Italia con metodi tradizionali e arcaici.



Vita in campagna, vita in città

La differenza tra aree agricole e vita cittadina era enorme. Nelle molte città di medie o grandi dimensioni presenti nel Paese una nuova classe di borghesi si affacciava alla ribalta delle attività produttive e professionali; in campagna, invece, i ritmi di vita restavano scanditi da occupazioni e valori tradizionali.

● *Sopra*, due contadine liguri posano per il fotografo al termine della raccolta del grano.

● *Nella pagina a fianco*, lustrascarpe al lavoro a Napoli.



Le tecniche agricole erano molto primitive e la zappa restava ancora il principale attrezzo di lavoro. Di fronte a un quadro sociale alquanto rudimentale, il servizio postale poteva apparire un bene di lusso, ma, come vedremo, così non fu.

I primi utenti postali non furono certo agricoltori o abitanti delle campagne, ma persone agiate e di cultura medio-alta, integrati socialmente ed economicamente nelle città, in particolare a seguito dell'Unità, quando il Paese aveva iniziato a usufruire dei primi effetti degli sviluppi tecnologici seguiti alla rivoluzione industriale europea. In un'età dominata

Briganti e lavoratori

● *Sopra*, una pericolosa banda di briganti (quella dei Sacchitello) fotografata subito dopo la cattura. Il fenomeno del brigantaggio è stato letto come una forma estrema di protesta nei confronti del nuovo Stato unitario.

● *Nella pagina a fianco*, i primi lavoratori in piazza: manifestazione per il Primo Maggio a Trieste alla fine dell'Ottocento.

da materie prime come ferro, acciaio e carbone, l'Italia era comunque fatalmente destinata a trovarsi in una condizione subordinata rispetto ad altri importanti Paesi. Le poche e lungimiranti fabbriche italiane che importarono le prime macchine dal Regno Unito (dove erano prodotte), non potevano sfruttarle appieno, per la mancanza di macchinari adeguati e di tecnici esperti nel montaggio e nella manutenzione. I capitali, che avrebbero dovuto stimolare la crescita della rivoluzione industriale anche in Italia, erano rimasti per secoli improduttivi, secondo un'idea di risparmio molto diffusa nelle campagne. Quel poco di industria che iniziò a svilupparsi in Italia (botteghe artigiane specializzate, manifatture meccaniche, industrie a domicilio) non si differenziava molto dall'agricoltura, ma si era ritagliata un suo spazio nel mercato dei beni di alta qualità (mobili pregiati, strumenti musicali, abbigliamento). Grazie ai progressi segnati, alla metà del secolo, nell'industria tessile (in campo laniero, cotoniero e della seta), in quella meccanica (anche se in modi non paragonabili a quella inglese, francese e tedesca), in quella siderurgica, iniziava ad aprirsi concretamente lo spazio per una "rivoluzione" meccanica e tecnologica anche nel campo delle comunicazioni.

L'unificazione doganale e finanziaria

Condizione indispensabile di qualsiasi tipo di progresso era una mentalità nuova e aperta agli investimenti, non meno che l'afflusso di nuovi capitali. Questo sarebbe dovuto avvenire nel contesto di un mercato economico nazionale unitario (sistema doganale e monetario) che precedette la vera unificazione amministrativa e legislativa. C'erano però alcuni problemi di fondo che andavano ben oltre l'assetto istituzionale: lo scarso spirito di iniziativa capitalistica presente nel popolo italiano si sommava, ancora agli inizi dell'Unità, a un forte debito pubblico (2450 milioni nel 1861), a un sistema fiscale esoso (circa il 17%, acuito dalle ricorrenti tasse sul macinato,

a fronte dell'8% in Germania e del 6% in Inghilterra), agli enormi interessi passivi che assorbivano il denaro che avrebbe dovuto essere utilizzato per gli investimenti nell'agricoltura, nell'industria, nelle vie di comunicazione.

L'abolizione delle barriere doganali interne e l'abbassamento delle tariffe, così come l'adozione del sistema metrico decimale e la circolazione della moneta unica, furono, indubbiamente, un vantaggio e un incentivo allo sviluppo economico del Paese.

Un vasto mercato nazionale, come quello dell'Italia unita, avrebbe reso possibile il confronto, mediante il libero scambio, con i Paesi europei più progrediti (ricchi di capitali ed esportatori di prodotti industriali), ma anche una concorrenza interna tra le stesse industrie delle diverse regioni e quindi un maggiore sviluppo dell'economia, un accrescimento della produzione e una riduzione dei prezzi.

Nonostante ciò, i benefici di lungo periodo furono pagati a prezzo di perdite immediate: lo Stato unitario

si rivelò più costoso dei precedenti sette Stati (Regno di Sardegna, Lombardo-Veneto, Granducato di Toscana, Emilia, Umbria, Marche e Regno delle Due Sicilie) messi insieme, soprattutto per gli abitanti del Mezzogiorno, che assistettero alla chiusura delle proprie industrie a più bassa produttività, in balia della libera concorrenza delle aziende settentrionali ed europee.

Le differenze tra Nord e Sud del Paese

Al momento dell'Unità d'Italia esisteva un notevole distacco, in termini di produttività e di tenore di vita, tra la zona del Centro-Nord e il Sud-Isole.

L'arretratezza del Mezzogiorno era particolarmente evidente nel settore agricolo oltre che in quello industriale, per l'assenza di aziende agrarie moderne, per la ristrettezza delle aree di agricoltura intensiva e per l'eccessiva diffusione del latifondo cerealicolo e della pastorizia transumante. A questi svantaggi di tipo strutturale se ne sommavano altri di natura





geografica e storica, aggravati peraltro da una profonda crisi sociale, acuitasi proprio in concomitanza dell'Unità. Anche il processo di differenziazione delle classi sociali e di rinnovamento dei mestieri della popolazione fu maggiore nelle città del Nord (che garantivano più opportunità, per via delle infrastrutture presenti) e proseguì a ritmi intensi dopo l'Unità, contribuendo ad aumentare le disuguaglianze tra Nord e Sud. Questa differenza di sviluppo tra le diverse parti del Paese si rispecchiò inesorabilmente anche nel settore delle comunicazioni e in quello del servizio postale.

L'arretratezza delle vie di comunicazione

In alcune zone del Paese, anche dopo l'Unità, non c'era denaro sufficiente per costruire le strade, mentre le difficoltà di trasporto accrescevano i costi di distribuzione dei prodotti. In un Paese come l'Italia, che non aveva una rete di canali e fiumi navigabili e neppure una rete stradale adeguata, le costruzioni





ferroviarie diventavano dunque un mezzo decisivo, una sorta di volano, per la formazione del mercato nazionale.

Nel 1860 erano in funzione in Italia circa 1800 chilometri di strade ferrate, in particolare in Piemonte, Lombardo-Veneto e Toscana. Diversa era la situazione del Regno di Napoli, dove non c'era che un centinaio di chilometri di ferrovia, non esistevano ancora le gallerie, e il servizio dei treni non era garantito, per esempio, nei giorni festivi. La linea ferroviaria del Nord si fermava a Bologna. Al nuovo Stato unitario si presentava, dunque, un compito gravoso ma essenziale: potenziare

La parte arretrata, la parte avanzata

- *Sopra*, foto di gruppo per le maestranze di un'officina meccanica di Torino; l'immagine è stata scattata intorno al 1880.
- *Nella pagina a fianco, in alto* un dipinto del 1865 di Carlo Pittara, dal titolo emblematico: *Imposte anticipate (buoi al carro)*;
- *in basso*, il trasporto di secchi di latte a dorso di mulo in una località del Mezzogiorno.

le linee del Centro-Nord, e soprattutto portare le ferrovie al Sud e nelle isole, con tutte le difficoltà tecniche del caso. Si trattò di un importante banco di prova, che palesò presto la carenza di iniziativa del capitalismo italiano. Delle quattro grandi compagnie ferroviarie italiane, tre dovettero essere finanziate per intero dall'estero e la quarta lo fu parzialmente. In ogni caso, i vantaggi del migliore sistema di comunicazioni si fecero sentire assai presto, e non solo nel settore della comunicazione postale (che contribuì a dare lavoro a una parte dei disoccupati che popolavano le città italiane). I collegamenti tra i diversi settori dell'agricoltura, dell'industria, del commercio, dovuti allo sviluppo delle vie di comunicazione, portarono a un maggior afflusso e movimento dei capitali, con la conseguente intensificazione dell'attività dei banchieri privati (sempre più numerosi e sparsi nelle varie città) e alla nascita delle prime casse di risparmio e banche pubbliche.

È in tinta in pelle a penna, variato a nero come creature in giallo
 e placca d'ottone colla croce di Savoia in mezzo — Il distintivo del Brevetto
 è conforme a quello de' Corrieri delle antiche Provincie e non varia per
 nessuno — Il distintivo al Colletto è in alamari conforme a quello.

È in tinta in pelle a penna, variato a nero come creature in giallo
 e placca d'ottone colla croce di Savoia in mezzo — Il distintivo del Brevetto
 è conforme a quello de' Corrieri delle antiche Provincie e non varia per
 nessuno — Il distintivo al Colletto è in alamari conforme a quello.



De' Corrieri delle antiche Provincie e varia pe' l'ordine di
 De' Corrieri soprannumerari in un semplice fucile d'oro.

La nascita delle Poste

Alle origini del servizio postale italiano

Nel difficile contesto sociale dei primi anni di vita dello Stato unitario e in una fase di riorganizzazione amministrativa del nuovo Stato nacquero, tra il dicembre 1860 e il gennaio 1861, sotto il governo di Cavour, le Poste unite. Il primo direttore generale delle Poste italiane, Giovanni Battista Barbavara, impostò le linee direttive dell'amministrazione postale, nella sua fase di nascita, con un impianto che ricalcava sostanzialmente quello delle poste piemontesi.

I servizi postali dei singoli Paesi, già da molti secoli, erano affidati al monopolio dello Stato, ma subivano la concorrenza delle compagnie private.

Il problema principale da risolvere era costituito dall'alto costo del servizio e dalle differenze di tariffe dei diversi Stati, oltre ai ritardi nella tecnologia. Il suo progetto di riforma si fondò su tre capisaldi: l'affermazione del concetto di

UNIFORMI D'EPOCA

- *A destra*, un acquerello del 1845 raffigurante il principe Camillo Massimo in divisa da soprintendente generale di corte delle Poste Pontificie; su di esso, la pagina iniziale della prima relazione sul servizio postale italiano, risalente al 1863.
- *Nella pagina a fianco*, un'illustrazione dei primi anni dell'Italia unita raffigurante le uniformi dei messaggeri delle Regie Poste.



servizio pubblico, la creazione del monopolio statale, il riconoscimento della inviolabilità delle lettere. Ma l'obiettivo più importante a cui mirava la riforma nazionale era il raggiungimento della massima capillarità dei servizi su tutto il territorio della penisola, con l'uso di una tariffa unica. L'idea che stava al fondo del progetto era senza dubbio meritoria: oltre a soddisfare esigenze di pubblica utilità, si voleva contribuire al progresso civile ed economico del Paese, garantendo allo Stato entrate e utili aggiuntivi che avrebbero potuto essere utilizzate per nuove infrastrutture e investimenti.

Inoltre, il servizio di spedizione postale, destinato ad assumere un ruolo economico e sociale di primo piano, poteva rappresentare un elemento cruciale nella diffusione e nella veicolazione del sapere. Ciò doveva però avvenire sulla base del principio, molto diffuso durante l'Ottocento, secondo cui l'Unità potesse garantire razionalità e funzionalità di servizi nei diversi settori della vita quotidiana del cittadino comune.

In realtà, il passaggio dalla teoria alla pratica non fu semplice. Nonostante il valore simbolico dell'Unità nazionale, permanevano problemi strutturali nelle varie regioni che rischiavano di rendere alquanto problematica la progettazione e la diffusione del servizio postale.

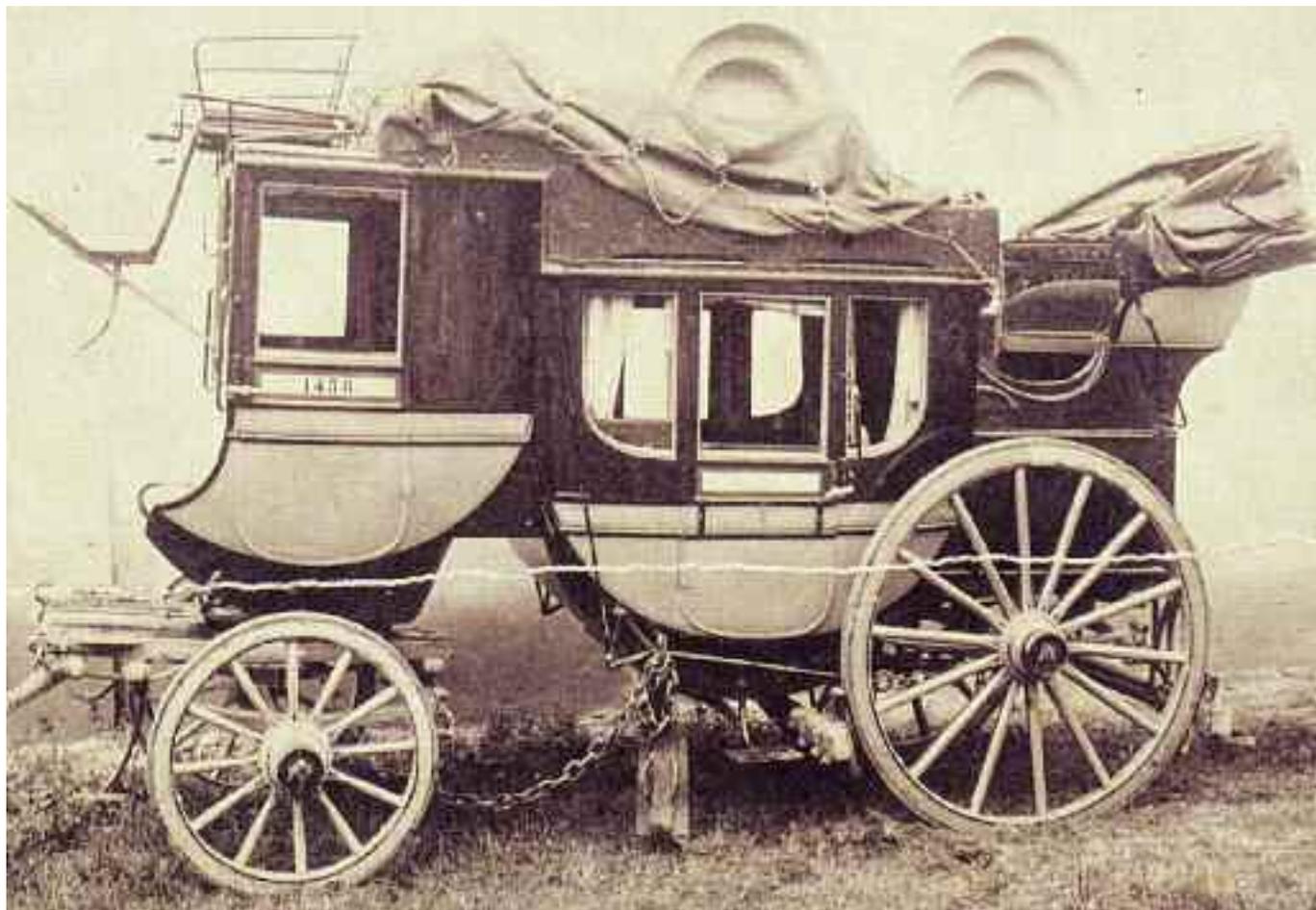


Dagli Stati pre-unitari alle Poste unificate

Prima dell'Unità, le poste della penisola italiana erano molto diverse tra loro, sia per capillarità sia per efficienza, sia per tecnologia sia per struttura, a seconda del luogo in cui si trovavano. I diversi Stati italiani iniziarono ad ampliare il proprio servizio postale, individualmente e

PRIMA DELL'UNITÀ

- *A sinistra*, la cosiddetta *Italia Cursoria*: si tratta della carta itineraria del XVIII secolo nella quale sono raffigurate tutte le stazioni di posta funzionanti negli Stati preunitari.
- *Al centro*, il primo francobollo emesso dopo l'Unità che riporta la parola "italiano".
- *In alto*, un acquerello raffigurante le divise degli ufficiali postali.



ognuno secondo le proprie possibilità, con l'apertura di nuove sedi, anche nei comuni più piccoli, e con l'aumento e il potenziamento dei corrieri.

Esistevano tre grandi aree di servizio postale: quella del Nord-Ovest, rappresentata dal Regno di Sardegna, perfettamente funzionante, in contatto con i maggiori Stati europei e delineata sul modello inglese (il diritto di emettere e vendere francobolli era riservato alle Regie Poste); quella del Nord-Est, del Lombardo-Veneto, legato all'Austria, con tariffe equilibrate basate sulla distanza e sul peso (non doveva superare i 17 grammi), e con affrancatura facoltativa; infine quella meridionale, rappresentata dal Regno delle Due Sicilie, molto arretrata, caotica, con affrancatura obbligatoria, limitata ai centri più importanti (la principale preoccupazione normativa era la riscossione di tasse e diritti, gli impiegati addetti dovevano prestare una cauzione, mentre furono stabilite multe per i corrie-

ri non puntuali). Questi meccanismi diversi, a partire dal 1859 fino al 1862, finirono per essere smantellati: lentamente furono ritirati i francobolli precedenti dei singoli Stati e furono stampati quelli nuovi, i primi francobolli unitari italiani, che ebbero impressa l'immagine di re Vittorio Emanuele II.

Le vie postali

Le linee ferroviarie divennero presto il nerbo del rinnovato servizio postale nazionale. La posta tradizionale venne progressivamente sostituita con servizi via treno a vapore. Ferrovie e servizi postali su ferrovia erano però in gran parte concentrati al Nord e pressoché assenti al Sud, dove

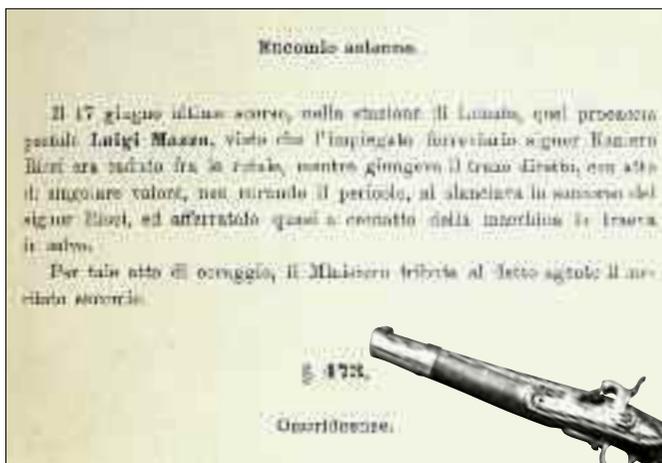
UNA VOLTA SI RECAPITAVANO COSÌ

● *In alto*, una diligenza postale aperta in uso nell'Ottocento.



il trasporto della corrispondenza era affidato prevalentemente a corrieri a cavallo, a dorso di mulo o a piedi (in slitta o con gli sci nelle località di montagna). Nell'ex Regno delle due Sicilie, per esempio, il servizio postale era limitato alle strade consolari, servite da diligence, e aveva

una frequenza quotidiana solo sulla via Napoli-Terracina (nel regno dei Borboni esistevano solo tre vie postali). In tutte le altre località la posta era bisettimanale o addirittura mensile. Per il trasporto era previsto l'uso di ogni mezzo disponibile: i corrieri sulle strade (con la scorta al seguito, qualora la strada fosse infestata da briganti e malfattori), i postiglioni per staffetta a cavallo o con barroccino, i "procaccia" privati (in vettura, a cavallo o anche a piedi), le vetture pubbliche, per ferrovia nei sacchi postali, mediante uffici ambulanti adibiti in carrozze speciali, oppure mediante piroscifo.



LA DURA VITA DEI PROCACCIA

- *A sinistra*, un encomio tributato dal Ministero a un procaccia che ha salvato la vita di un collega. I procaccia dovevano girare armati, per difendere se stessi e i valori che trasportavano dalle insidie dei briganti; la pistola veniva data loro in dotazione.
- *In alto*, a Napoli, foto di gruppo a fine Ottocento per il personale addetto al trasporto marittimo e ferroviario.



Una lettera spedita da Napoli impiegava non meno di cinque giorni per giungere a Lecce, molto più di quanto s'impiegasse da Londra a Napoli col piroscrafo. A differenza del servizio per strada o per ferrovia, il trasporto via nave permetteva tempi di consegna molto più agili: una lettera imbucata la mattina a Torino giungeva a Napoli il giorno successivo. Si trattava comunque di tempi di percorrenza macchinosi e di un utilizzo delle poste ancora elitario. In questo modo il nuovo trasporto postale nazionale era soggetto alla forte concorrenza dei servizi privati, delle stesse ferrovie e delle navi, che in alcune zone effettuavano, oltre al trasporto, anche la consegna a domicilio della corrispondenza. Ancora un dato è utile, per rendersi conto della difficoltà della diffusione postale legata alla carenza delle vie di comunicazione: nell'anno di nascita del Regno d'Italia, oltre il 50% dei comuni italiani non aveva un ufficio postale. Lentamente però, sotto la guida di Barbavara, essi si diffusero fino a superare quota 4000 agli inizi degli anni Ottanta.

PER NAVE E PER TRENO

- *In alto*, un'immagine della stazione di Porta Portese a Roma, importante centro di smistamento, due anni prima della proclamazione del nuovo Stato unitario, nel 1859.
- *In basso*, un acquerello raffigurante il piroscrafo *Real Ferdinando I*, in servizio nel Regno di Napoli.



I primi uffici postali



Gli edifici postali

La prima amministrazione della nuova rete nazionale postale comprendeva una Direzione generale, strutturata in quattro divisioni (affari generali, movimenti, bilancio, vaglia), formata da 18 direzioni compartimentali e 2383 direzioni locali, con importanti funzioni non solo operative. Si trattava di un modello che coniugava il centralismo delle decisioni, la suddivisione gerarchica e il decentramento (per tenere conto delle diverse esigenze locali). Gli impiegati e gli agenti erano 7305 e cir-

ca tremila i "procaccia" e i postini. All'interno dei compartimenti, gli uffici si dividevano sulla base dell'importanza della sede e del traffico delle corrispondenze: c'erano quelli primari, quelli secondari e gli uffici ambulanti.

I primi uffici postali nazionali, secondo le nuove disposizioni, dovevano essere situati al pianterreno, in luoghi comodi e centrali per i pedoni e le vetture. All'esterno dell'edificio doveva essere presente una buca con una cassetta interna a circa un metro e mezzo dal suolo, doveva essere sempre esposto l'orario di apertura, mentre era prevista la collocazione di buche postali ulteriori in luoghi diversi (come rivendite di sali e tabacchi, farmacie e altri esercizi pubblici). Il recapito a domicilio, mediante portalettere, avveniva solo in alcune città o nei comuni rurali privi di ufficio.

Nelle località dove la posta era recapitata solo una volta al giorno gli uffici postali diventavano il centro di una sorta di rito quotidiano, un luogo di socializzazione e di aggregazione. Le regole sulla riservatezza delle lettere erano facil-



NUOVE SEDI PER LE POSTE

- *A sinistra*, il personale dell'ufficio dell'amministrazione postale di Como. L'insegna metallica sopra è quella di un ufficio postale italiano operante all'estero nei primi anni del Novecento.
- *Nel tondo*, un'illustrazione raffigurante la partenza di una diligenza postale dal cortile di palazzo Madama a Roma.
- *Nella pagina a fianco*, il palazzo delle Poste a L'Aquila.

mente aggirate visto che, qualora il destinatario non si presentasse a ritirare la posta, esso veniva avvertito dall'ufficio postale affinché vi provvedesse. Buche d'impostazione e uffici postali, con l'Unità, cambiarono le insegne.

La diffusione degli uffici postali

La rete postale, fin dall'Unità, aveva iniziato a coprire buona parte del territorio nazionale, ma in maniera non equilibrata: alcune aree del Paese erano coperte in modo capillare (Nord), altre in maniera diradata e discontinua (Sud e isole). Il primo obiettivo che la nuova gestione si prefisse di raggiungere, in attesa di una normativa unitaria, fu quello di estendere la diffusione del servizio al Mezzogiorno d'Italia, ma anche di non creare troppi attriti di competenza tra le diverse direzioni regionali, in particolare quella

della Toscana, la cui funzionalità e rapidità di servizio era ben nota. Per quanto riguarda le tariffe, fu fatto subito il tentativo di imporre anche al Sud alcune regole del modello piemontese. I risultati non furono confortanti, a testimonianza di una mentalità poco avvezza all'utilità pubblica, che continuava a penalizzare le corrispondenze non affrancate sulle quali il destinatario doveva pagare una maggiorazione fino al 50% del costo previsto. Siccome al Sud era rimasta ancora in vigore, per qualche tempo, la moneta borbonica, le Poste furono costrette a creare francobolli appositi. La disposizione unitaria, prevista con una legge del 1862, diede inizio alla creazione di collettori rurali, agenti che diventavano a tutti gli effetti addetti postali, situati in comuni e borgate per diffondere la distribuzione anche nelle zone rurali più difficilmente raggiungibili, nel tentativo di diminuire il divario tra città e campagne.



L'Aquila - Palazzo delle RR. Poste e Telegrafi

I nuovi servizi postali

I vaglia postali

Negli stessi anni, le Poste svilupparono il primo servizio di tipo finanziario, chiamato vaglia, attraverso il quale ambivano a diventare vere e proprie casse postali di risparmio in alternativa al sistema delle banche, ma indirizzate al piccolo risparmiatore. Il vaglia postale nasceva per facilitare i rapporti commerciali, favorendo così la crescita economica generale del Paese. Era un mezzo di pagamento semplice, rapido, poco costoso e affidabile (si tenga presente che a quei tempi non esistevano i pagamenti su conto corrente). Era previsto inizialmente solo il vaglia ordinario, con tariffa ridotta per i militari e i detenuti, pagabile presso qualsiasi ufficio postale, il che portò, con l'espandersi del servizio, anche al moltiplicarsi di furti e abusi.

Un particolare curioso è che, inizialmente, sui vaglia non vi era l'obbligo di indicare il domicilio del destinatario, ma solo la città. Ciò perché, vista l'esiguità degli utenti, era in vigore il riconoscimento personale da parte dell'addetto postale o del portalettere. Col passare del tempo il flusso aumentò e la questione del riconoscimento divenne essenziale: fu così introdotto il biglietto di ricognizione, rilasciato dalla direzione postale. Sempre per evitare complicazioni, fu previsto il metodo dell'avviso: il mittente era tenuto a indicare il luogo di destinazione della somma di denaro e



STATISTICA dei Vaglia emessi e pagati nel Regno d'Italia durante gli anni sotto descritti.

ANNI	NUMERO DEI VAGLIA		VALORE DEI VAGLIA		TASSE PAGATE
	emessi	pagati	emessi	pagati	
1861	1.411.081	1.281.384	45.520,771 24	41.780,381 44	503,570 27
1862	1.971.872	1.337.072	63.491,274 80	48.008,400 25	723,889 44
1863	2.429.040	2.406.944	121.072,570 24	110.554,687 22	719,542 36

CARTOLINE, VAGLIA, BIGLIETTI

● *Dall'alto*, prima cartolina postale, emessa nel 1874; primo biglietto postale, emesso nel 1889; statistica dei vaglia nei primi anni del nuovo Stato unitario (dalla Relazione sul servizio postale in Italia, 1863).

La buca delle lettere

La buca delle lettere ha subito grandi trasformazioni nel corso del tempo. È nello Stato Pontificio, lungo l'antica consolare Flaminia, che si trovano i primi esempi di buca delle lettere, intorno al XVII secolo. In questo modo la lettera poteva essere depositata, anche in assenza del corriere, in qualsiasi momento del giorno. Le prime forme di buca erano in pietra (a volte con i bordi della fessura in ferro), con iscrizioni e date scolpite, altre con sportellino in legno (e



serratura per la chiave), in marmo, applicate nei muri dei palazzi comunali dei borghi. Al XVIII secolo risalgono invece le prime buche da lettere a forma di testa di leone, sullo stile delle “bocche della verità” della Repubblica di Venezia.

Con l'Unità si decise di uniformare e, in qualche modo, svilire artisticamente la buca delle lettere: furono poste tutte a un metro e trenta centimetri dal suolo, in modo che non vi penetrasse l'acqua piovana e che non si potessero estrarre le lettere dall'esterno. Iniziava così la sostituzione delle buche in pietra e in legno con le cassette metalliche, in lamiera di ferro,

Le prime buche

- *In alto a destra*, una cassetta d'impostazione in legno in uso nello Stato Pontificio.
- *Al centro*, buca delle lettere ottocentesca a Pienza (Siena). In travertino, è a forma di cartiglio con sportello metallico.
- *A destra*, una cassetta postale in uso a Trieste (fine Ottocento-inizio Novecento).

verniciata a olio (verdi, rosse o gialle). Su piroscafi e treni vennero applicate le nuove cassette mobili e asportabili. Durante il fascismo, dal punto di vista stilistico, le cassette postali non subirono grandi variazioni, se non l'aggiunta del fascio littorio e delle aquile imperiali accanto allo stemma sabauda. Dopo la Seconda guerra mondiale e la liberazione, vennero scalpellati i fasci e gli stemmi monarchici (o a volte coperti da placche di metallo), riverniciate di rosso, per simboleggiare l'inizio delle libere poste della nascente democrazia italiana.

La buca delle lettere ha seguito, dunque, silenziosa, il corso degli eventi. Fermata nel gesto, sempre uguale, di imbucare una corrispondenza, essa è apparsa sempre democratica. Oggi la buca, con l'invenzione della e-mail, ha perso il suo originario fascino. In essa non si trovano quasi più inviti, lettere d'amore, cartoline, biglietti di auguri, ma soprattutto bollette, fatture, documenti ufficiali o inserti pubblicitari.



l'ufficio mittente doveva inviare un avviso di avvenuto pagamento come forma di controllo. Il vaglia, inoltre, poteva essere "girato" e duplicato in caso di smarrimento.

La maggioranza dei vaglia emessi riguardava nei primi anni del nuovo servizio piccole somme, che però stavano già a testimoniare il trend di crescita del Paese. I vaglia da 1 a 20 lire costituivano circa il 60% del totale, contro appena l'8% che andava dalle 60 alle 100 lire. Il tetto massimo per un vaglia era, alla nascita, di 1000 lire (così come avveniva anche in Svizzera). Il flusso di queste forme di trasferimento di denaro passò da 1.400.000 mila circa nel 1861 a 5.200.000 mila nel 1887, per un valore di 542 milioni di lire, dati che testimoniano il notevole sviluppo industriale del Paese ma anche il crescente utilizzo del servizio.

Le agevolazioni per stampe e giornali

Un'importante agevolazione era fatta alla categoria "stampe periodiche", (giornali, riviste, rassegne, cataloghi, con l'esclusione delle opere finite, cioè romanzi e saggistica), che, in quanto servizio pubblico, potevano essere spedite dagli editori stessi a prezzo contenuto, abitualmente in grande numero e con invii ripetuti, ma con affrancatura anticipata. In sostanza, le Poste sostenevano l'agevolazione dell'attività editoriale, l'elevazione del livello di istruzione, la diffusione dell'informazione nel Paese, in nome del-

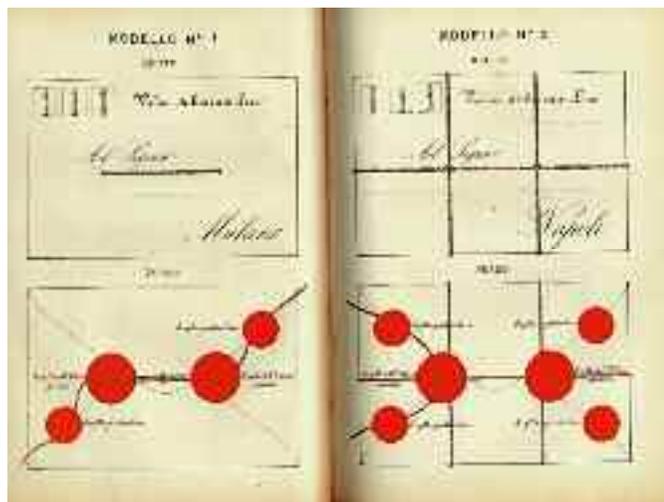
l'interesse pubblico. La tariffa scontata era di una certa entità: si passava, per le stampe, da 1 e 2 centesimi di lira con un peso di 20-40 grammi piuttosto che la tariffa tradizionale per lettera di 20 centesimi per 10 grammi (al massimo lo sconto tradizionale poteva arrivare a 5 centesimi qualora la lettera fosse distribuita dallo stesso ufficio d'impostazione). Gratuita era, inoltre, la spedizione delle lettere di proprietà della famiglia reale, dei deputati, senatori, ministri e vertici della burocrazia (la "franchigia").

Altri servizi postali

Inizialmente i servizi offerti erano limitati al trasporto di corrispondenze, manoscritti, giornali, stampe, campioni senza valore, con la sola possibilità dell'invio tramite raccomandata e della ricevuta di ritorno. Per i pacchi, per esempio, era necessario rivolgersi direttamente alle ferrovie o alle navi (furono limitati, inizialmente, al peso di 3 kg, da ritirarsi a cura del destinatario presso l'ufficio postale di destinazione o in una colletteria di prima classe).

La dizione "fermo in posta" indicava la richiesta di consegna direttamente nelle mani del destinatario, ed era un servizio utilizzato soprattutto da viaggiatori, lavoratori itineranti e senza fissa dimora. Presto furono introdotti altri servizi: "l'assicurazione" della consegna, con il pagamento di una somma per ottenere l'eventuale rimborso in caso di smarrimento della missiva (utilizzata in particolare per l'invio di carta moneta o di titoli di credito); la raccomandazione (con la dizione "raccomandata", il numero di registrazione e il peso), che consisteva nel trattamento particolare dell'oggetto, che era accompagnato da una distinta di controllo, trasportato separatamente, e "sigillato a fuoco" con la ceralacca.

Un altro dei nuovi servizi postali inaugurati dopo l'Unità fu il conto di credito, riservato a utenti di sicura solvenza o a grandi utilizzatori delle poste, per facilitare le operazioni di spedizione, previo deposito cauzionale. Nacquero, infine (anche se il boom di questo servizio fu successivo), le prime "cartoline postali per corrispondenza", ovvero cartoncini prestampati emessi dallo Stato come carta valore, a tariffa ridotta (il 50% circa in meno di quella tradizionale), a patto di rinunciare alla segretezza del contenuto.



UNA POSTA PIÙ SICURA

● *Sopra*, modelli di assicurate tratti dal Bollettino postale del 1873.

Corrieri a cavallo



Il cavallo è stato l'animale più utilizzato nel trasporto della posta fin dall'antichità. Celebri furono i "Pony Express" (nati negli Stati Uniti, come servizio privato di posta "coast to coast") che assicuravano le consegne quali che fossero le condizioni del percorso e del tempo. Non a caso si parlava di viaggi fatti "volando". In questo caso, il trasporto avveniva con un cavaliere e due cavalli, il che permetteva il cambio e il trasporto a parte, a dorso di cavallo, dei sacchi di posta. In India la posta, oltre che essere recapitata dal corriere a cammello, era trasportata anche tramite carri trainati da buoi, i cosiddetti "bullock carts".

Ben presto però il cavallo non fu più sufficiente per garantire un efficiente trasporto: questo animale poteva provocare dei ritardi dovuti alla stanchezza, in caso di attraversamento dei fiumi, o alle condizioni

atmosferiche, per esempio in caso di neve. Fu necessario, per questi motivi, costruire lungo il percorso delle stazioni di posta dove il cavallo potesse essere sostituito subito da un altro, in modo da riprendere il percorso con piena efficienza. Inoltre i corrieri a cavallo erano spesso soggetti alle incursioni dei briganti. Queste stazioni di posta furono costruite ad una costante distanza l'una dall'altra, circa 20 chilometri (il "cursus publicus", inventato dall'imperatore romano Augusto), e si trasformarono, presto, in posti di ristoro e in alberghi. Nacquero in questo periodo le prime "istruzioni di viaggio", antenate delle future guide tascabili, con la rete dei collegamenti stradali. Poiché, oltre alle lettere, i corrieri furono incaricati di trasportare anche dei pacchi, ebbero bisogno di spazi maggiori. Fu introdotta, così, la diligenza, che ben presto fu utilizzata anche per trasportare, naturalmente a pagamento, qualche passeggero. In Italia si usò una particolare diligenza detta "velocifero".

La diligenza

● *In alto*, un'immagine d'epoca di una diligenza postale.

Il francobollo



Dalla Gran Bretagna al resto del mondo

La più grande innovazione nel campo del servizio postale fu attuata alla metà dell'Ottocento in Inghilterra: si trattava della "riforma Hill", dal nome dello scrittore del libro *Postal Reform*, colui che inventò il primo francobollo della storia. Questo nuovo metodo permetteva di inviare una lettera con un penny (il *penny black*, con l'immagine della regina Vittoria), in base al peso e non più alla distanza, e soprattutto senza la necessità di pagare la somma spesa per la spedizione direttamente al postino. L'idea alla base dell'intuizione di Hill era al servizio del cittadino, ma avrebbe potuto permettere alle poste inglesi di rientrare nelle spese e attuare un profitto che permettesse il miglioramento del servizio. Ci fu subito un notevole incremento del numero di utenti e una maggiore diffusione degli uffici postali. La riforma inglese spinse anche altri Paesi, europei ma non solo, a seguire quella strada. Presto il francobollo fu adottato nei cantoni della Svizzera, poi in Brasile, negli Stati Uniti e in Francia. Successivamente fu la volta di Austria, Prussia, Spagna e Russia. Solo dopo diversi decenni il servizio postale moderno si diffuse in Asia e in Africa.

L'effetto principale di questa innovazione, nonostante spesso fosse mantenuta la variante della tariffa sulla distanza,

fu la diminuzione del costo del servizio. Se infatti il prezzo del francobollo lombardo-veneto poteva variare dai 15 ai 30 centesimi, e quello piemontese era di 5 centesimi, dopo l'Unità i primi due "pezzi" unitari, emessi tra il 1860 e il 1861, e resi obbligatori, furono rispettivamente di 1 e 2 centesimi di lira (erano stampati nella stessa tonalità, il che provocò confusione tra gli utenti e lamenti da parte degli stessi addetti postali).

I primi modelli

I prototipi del francobollo erano stati utilizzati in Francia alla metà del Seicento ed erano pezzetti di carta, con scritta sopra la data della spedizione, incollati sulla busta. Il problema principale era la macchinosità delle tariffe legate al peso delle lettere e alla distanza da percorrere. Inoltre la responsabilità del pagamento da parte dell'utente era affidata al postino alla consegna. Era lui l'unico addetto che conteggiava la somma, al momento di riscuotere. A quel tempo infatti la tassa era a carico del destinatario. Questo meccanismo fu modificato con l'invenzione del francobollo inglese, poi dif-

IL PRIMO FRANCOBOLLO

● *In alto*, il primo francobollo della storia. È il *penny black*, emesso il 6 maggio del 1840 e recante l'immagine della regina Vittoria.



fusosi nel resto del mondo. Il primo sistema adottato per la stampa dei francobolli fu la calcografia. Il disegno era preparato dall'artista su un foglio e poi veniva inciso su una lastra metallica di rame o di acciaio. Il risultato ottenuto era un francobollo in rilievo. Un sistema di stampa alternativo e meno costoso, adottato fin da tempi remoti, fu la litogra-

fia. Il disegno era realizzato direttamente su pietra calcarea, dove veniva fissato con apposite sostanze. Il risultato, in questo caso, era un francobollo liscio, con un colore meno sgargiante e una qualità di stampa meno nitida. Il retro del francobollo era formato da una parte gommatata, sulla quale veniva applicata la colla (colle di non buona qualità hanno rovinato, col passare del tempo, i francobolli di molti collezionisti). È curioso il fatto che sul retro del francobollo, nel corso degli anni, furono scritti annunci pubblicitari, cartine geografiche e perfino preghiere, a testimonianza dell'idea della posta come di un veicolo popolare e di massa delle idee. Chiunque infatti, prima o poi, avrebbe potuto tenere fra le dita un francobollo. Il formato iniziale del francobollo fu rettangolare e di piccole dimensioni, in verticale o in orizzontale. In seguito furono stampati anche formati diversi, triangolari e quadrati,

- REGOLAMENTI E TIPOLOGIE**
- *In alto a sinistra*, il *Regolamento sull'uso dei francobolli postali* emesso in Italia il 18 settembre 1867.
 - *A destra*, un editto del 1851 del pro-segretario di Stato vaticano, cardinale Antonelli, sull'introduzione dei bolli franchi.
 - *A fianco*, un francobollo sabauda con l'effigie in rilievo di re Vittorio Emanuele II (1861).



che però non ebbero grande diffusione. All'inizio la separazione dei francobolli era effettuata mediante forbici, ma presto, sempre in Inghilterra, fu ideata la dentellatura e la perforazione meccanica che consentì la separazione a mano, ben più rapida e funzionale.

Per rendere difficile la falsificazione fu inserita, fin dai primi tempi, la filigrana come per le banconote (la prima, quella del *penny black*, fu a forma di corona inserita al

centro del francobollo). Per lo stesso motivo si ideò anche l'annullo, ovvero il timbro sopra il francobollo, che certifica l'avvenuto utilizzo. Nonostante queste precauzioni, la prima frode con falsificazione di un francobollo avvenne nel Mezzogiorno d'Italia nel 1863 (con un pezzo da 15 centesimi del neonato francobollo del Regno d'Italia).

Lettere, buste, pesi

In passato la lettera era formata da un foglio scritto piegato che, per essere spedito, si inseriva in un altro foglio, anch'esso ripiegato, chiamato "sovraccoperta". Per preservare il contenuto delle lettere, venivano chiu-



se e sigillate a caldo con la ceralacca o con ostie di gomma arabica fusa. Con l'aumento del flusso postale, alla metà dell'Ottocento, si diffusero le prime buste, inventate già nel Settecento, ma divenute col tempo più funzionali e pratiche, e la carta da lettere diventò più leggera (non superava il peso di 15 grammi).

Anche le dimensioni delle buste cambiarono col tempo: quelle piccole, da usare per i biglietti da visita, e

Nuovi e vecchi strumenti

- *In alto a destra*, una cassetta mobile di fine Ottocento per l'impostazione su piroscafi.
- *Sopra*, bilance del XIX secolo utilizzate per pesare la posta.
- *A destra*, un bollo annullatore a ferro di cavallo in uso per l'annullo dei primi francobolli del Regno delle Due Sicilie.

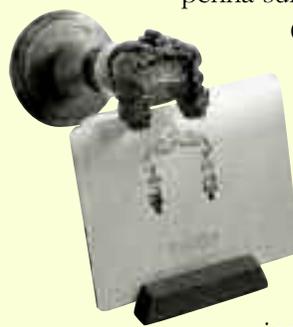
quelle grandi, usate per contenere documenti legali. Anche il colore diversificava il tipo di comunicazione: quelle arancioni appartenevano a enti, notai, avvocati, quel-

le verdi agli uffici giudiziari e finanziari dello Stato, quelle bianche erano personali.

I cosiddetti "bolli", cioè i segni impressi sulle lettere, erano realizzati con inchiostro oleoso di vari colori, spesso in rosso, altre volte impressi a secco. Gli altri segni relativi a tassazioni e tariffe venivano riportati a penna sulla busta. Dopo l'Unità d'Italia

(prima si usavano i vecchi bolli datari di origine piemontese) ci fu l'esigenza di inventare un unico tipo di "bollo" annullatore adatto ad evitare frodi sia da parte degli utenti sia da parte degli addetti postali (attente ricerche portarono all'ideazione

di diversi nuovi tipi di timbri, ispirati per lo più dall'estero). In generale, le tariffe per l'invio postale si basarono dapprima sulla distanza e sul numero dei fogli, e successivamente sul peso (in precedenza non solo le bilance di precisione non erano molto diffuse, ma le unità di peso erano diverse perfino da una città all'altra).



Servizio postale e società nell'Italia unita

I primi utenti postali

Prima della diffusione di massa delle lettere, il servizio postale era uno strumento usato quasi esclusivamente dai cosiddetti “segretari” delle cancellerie, uomini di corte o di lettere, per l'invio di documenti ufficiali. Alla metà dell'Ottocento, dopo l'abbassamento delle tariffe, le lettere iniziarono a essere utilizzate da settori più ampi della popolazione, anche dalla gente comune. La diffusione delle lettere va dunque di pari passo con la storia dell'alfabetizzazione della popolazione italiana.

In ogni caso l'accesso al canale postale organizzato, almeno inizialmente, non era affatto semplice. Le lettere, dopo essere state scritte e imbustate, dovevano essere portate all'ufficio postale più vicino e venivano recapitate a destinazione secondo tempi prestabiliti, in giorni e ore funzionali al collegamento. A questo punto l'utente rimaneva in attesa della lettera di risposta, “a giro di posta”, cioè col primo collegamento utile di ritorno, ritirandola e pagandola, nuovamente, presso l'ufficio di posta.

Si trattava con tutta evidenza di un sistema di spostamen-

ti esposto agli effetti della cattiva stagione e ad altri fattori di insicurezza, tra cui l'orario ridotto di apertura delle sedi postali. Anche per questo motivo, gli utenti più assidui si ingraziavano gli operatori postali, lasciando manco o promettendo favori. La comunicazione postale diventava un “rito” sociale: il contatto tramite posta dava infatti vita a comportamenti psicologici carichi di implicazioni, di sfumature, molto più complesse di quelle legate al modo di intendere la comunicazione postale odierna.

Ma qual era la tipologia dei primi utenti postali? Nell'Ottocento iniziò a servirsi delle Poste non più solamente gente facoltosa, ma anche il bottegaio, il piccolo commer-

UNA CURIOSA CARTOLINA

● *A destra*, il retro di una cartolina postale con una scritta a stampa che difende il diritto dei lavoratori postali a un meritato riposo.





ciante, l'imprenditore tessile, l'impiegato. Il flusso maggiore degli scambi postali era composto soprattutto da lettere di parenti o di amanti, con tanto di fiori disseccati tra i fogli ingialliti, biglietti di congratulazioni e auguri, appunti di lavoro, comunicazioni alla famiglia da parte dei soldati al fronte, fogli fitti di citazioni tratte dalle preghiere di anziane signore o di lamentele di emigranti e profughi.

Più in generale iniziava a delinearsi una distinzione tra gli "scrittori", i professionisti della scrittura, e gli "scrittori" comuni, persone che scrivevano per comunicare con amici, parenti, conoscenti o colleghi di lavoro. Nel primo caso si esprimeva un punto di vista sul mondo, una valutazione morale, di solito in una lingua caratterizzata da una certa ampollosità. Nel secondo, si scriveva per comunicazioni private e urgenti, in modo assai semplice, non ricercato, a volte caratterizzato anche da errori grammaticali.

L'idea del servizio pubblico come grado di civiltà di un Paese

La storia del servizio postale ha seguito il processo di evoluzione della società italiana. Le Poste hanno scandito i grandi eventi della vita quotidiana della popolazione, dalle nascite ai battesimi, dai compleanni ai matrimoni. Fin dalla loro nascita, al momento dell'Unità, hanno iniziato a susseguirsi mutazioni, in cui la società italiana ha consumato l'abbandono di tradizioni, abitudini, costumi, comportamenti, culture che hanno segnato il passaggio dall'Italia rurale a quella industriale, dall'Italia dei moti risorgimentali a quella unita. Gli italiani, grazie al servizio di comunicazione a distanza, hanno avuto modo di condividere non solo eventi specifici e individuali ma anche avvenimenti corali, come migrazioni, rivolte, guerre, l'abbandono delle campagne,



l'industrializzazione e la terziarizzazione, ma soprattutto hanno potuto condividere sogni e speranze, non senza drammi, lotte e scontri sociali. Questo stretto rapporto di interazione tra la storia delle Poste e quella della società italiana è dimostrato bene, per esempio, dalle immagini dei francobolli. L'idea di un servizio pubblico come quello postale ha dunque rappresentato, nel corso del tempo, il grado di civiltà di un Paese.

Ma le Poste non erano solamente un mezzo di comunicazione scritta semplice e rudimentale. Dopo appena qualche

POSTE E COSTUME

● *In alto e nella pagina a fianco*, due esempi di calendari postali dei primi decenni dell'Italia unita. Il primo risale al 1871; il secondo è posteriore e presenta in quarta di copertina alcune vedute di città italiane e straniere. I calendari venivano offerti dai portalettere in occasione delle festività natalizie.

anno dalla nascita, grazie all'incentivo dei primi depositi finanziari, l'utilizzo del servizio postale da parte degli italiani aumentò in modo esponenziale: per esempio, dopo pochi anni, il numero dei libretti postali era salito a quota 57.000 (il boom dei libretti sarebbe stato raggiunto solo dopo qualche decennio, toccando in Italia la vetta di sei milioni alla vigilia della Prima guerra mondiale). Alla fine dell'Ottocento furono introdotti anche i libretti postali per gli italiani residenti all'estero, la raccolta del risparmio nelle scuole e le Casse di risparmio sulle navi militari. Infine, un elemento di grande importanza fu rappresentato dal flusso economico che iniziava a essere alimentato sempre più dalle rimesse degli emigranti. In questo senso il servizio postale iniziava a diventare una significativa fonte di entrate per lo Stato. I capitali accumulati erano collocati soprattutto in opere di pubblica utilità e usati per l'estinzione dei debiti locali.



2 L'Italia di fine secolo e il ministero delle Poste

Tra artigianato e industria

Un momento del lavoro di rilegatura nella tipografia Barbera di Firenze alla fine dell'Ottocento.

Un Paese in cerca di identità

Negli ultimi decenni del XIX secolo il mondo vide un'ulteriore accelerazione dello sviluppo economico e del progresso tecnico e scientifico, in particolare dell'industria chimica, siderurgica ed elettrica. Una tendenza alla crescita si ebbe anche in Italia, dove, a differenza di quanto era accaduto nella fase precedente, lo sviluppo, favorito dalla politica protezionistica inaugurata dopo l'Unità, investì la produzione dei beni strumentali piuttosto che quella dei beni di consumo, l'industria pesante più di quella leggera. All'espansione industriale fece però riscontro



Due protagonisti

● *Qui sopra e a destra*, due statisti dell'Italia tra fine Ottocento e inizio Novecento: Francesco Crispi e Giovanni Giolitti. Il primo tentò di modernizzare il Paese ma non fu privo di tentazioni autoritarie; il secondo aprì, con cautela, al nascente movimento dei lavoratori.

un preoccupante ristagno della produzione agricola. Più in generale, la fine del secolo rappresentò per l'Italia un momento molto contraddittorio. Esso fu caratterizzato politicamente dal cosiddetto trasformismo della nuova classe dirigente dello Stato unitario; sul piano culturale si ebbe un grande risveglio che investì soprattutto i ceti medio-alti; dal punto di vista sociale si assistette a una serie di tensioni, con proteste e scioperi messi in atto dalle classi più povere e gravi forme di repressione da parte dello Stato.

Da Crispi a Giolitti

Il primo decennio di governo dopo l'Unità d'Italia fu dominato dalla Destra storica, espressione dei ceti conservatori del Centro-Nord, dell'aristocrazia terriera e dell'alta borghesia industriale. La sua azione politica





fu assai incisiva: si ebbero in questi anni l'unificazione dell'intero Regno, con l'annessione di Venezia e di Roma, riforme del sistema istituzionale, provvedimenti volti a sostenere l'industria e il raggiungimento, nel 1876, del pareggio del bilancio. Alla fine degli anni Settanta la Sinistra costituzionale, rappresentante della piccola borghesia e di segmenti del ceto medio, si impose con un programma che si fondava sull'affermazione dell'istruzione elementare obbligatoria, sul decentramento amministrativo e sugli aiuti al Mezzogiorno. Successivamente andò al potere un nuovo esecutivo retto da Francesco Crispi. Di formazione repubblicana e partito con l'idea di attuare alcune riforme soprattutto in campo economico, Crispi finì per instaurare una forma di governo di tipo autoritario, cadendo poi a seguito della bruciante sconfitta di Adua, nel 1896. Negli ultimi anni del secolo il Paese attraversò una crisi profonda, stretto tra aspirazioni al rinnovamento e tendenze autoritarie, culminate nella violenta repressione dei moti milanesi del maggio 1898, con più di cento morti. Dopo quella pagina drammatica, il governo retto da Zanardelli, con Giolitti agli Interni, segnò un'inversione di rotta.

Crisi agricola e slancio industriale

La crisi agraria degli anni Settanta e i provvedimenti di stampo liberale che furono presi dal governo e dal senatore Jacini (presidente della commissione d'inchiesta sulle condizioni dell'agricoltura in Italia) per tentare di risolverla finirono con l'aggravare gli squilibri del Paese, in particolare tra Nord e Sud. Se da un lato l'agricoltura italiana continuava a ristagnare (nel 1881 su diecimila abitanti delle campagne solo 46 erano mezzadri e 59 proprietari; il resto era costituito da braccianti poveri e lavoratori saltuari), dall'altro lato si assistette all'inizio dello sviluppo industriale. Fino a quel momento, in Italia, il settore industriale era quello più arretrato e non aveva subito grandi trasformazioni negli ultimi decenni: ancora negli anni Settanta, neppure al Nord esistevano regioni che potessero essere definite davvero industrializzate.

Prime agitazioni

● *Sopra*, gli effetti della crisi agraria che colpì il Paese fin dai primi anni della sua vita unitaria: una manifestazione popolare in occasione di uno sciopero dei lavoratori della terra nel Ferrarese nei primi anni del Novecento.



Per la maggior parte della popolazione italiana, il termine “industria”, in quegli anni, significava ancora artigianato indipendente, lavori a domicilio, produzione alimentare o estrazione di carbone. C’era, inoltre, la mentalità diffusa che le libere professioni e l’attività impiegatizia fossero più prestigiose che non il commercio e l’industria.

Lentamente, però, tra il 1879 e il 1886, ebbe inizio un effettivo sviluppo industriale, in particolare nel settore delle gomme a Milano (Pirelli), nella produzione di armi (Breda), nella cantieristica a Genova,

Disordini di fine secolo

- *Sopra*, un’immagine scattata in un momento drammatico della vita italiana di fine Ottocento: in occasione dei tumulti milanesi dei primi di maggio 1898, le lavoratrici della manifattura tabacchi scendono in piazza.
- *Nella pagina a fianco*, i lavoratori di un lanificio piemontese in un’immagine del 1899.

nell’estrazione del ferro all’Elba, nelle acciaierie di Terni, nel tessile a Legnano, Vicenza e Biella. Tra le industrie tessili, che erano allora le più dinamiche e le più rilevanti per numero di addetti e produzione, solo quella cotoniera (e in parte quella laniera) avevano avuto negli anni Settanta e Ottanta un discreto sviluppo, ma non potevano certo costituire una forza propulsiva adeguata per l’affermazione di una “rivoluzione industriale” italiana. Furono, infatti, le industrie minerarie (ferro, piombo, zolfo) quelle che ebbero il maggior incremento della produzione. L’esempio emblematico dello slancio industriale italiano di quegli anni fu la nascita della Edison: si diffuse infatti l’opinione che il cosiddetto “carbone bianco”, ovvero l’energia idroelettrica, potesse emancipare industrialmente il nostro Paese dalla dipendenza estera. La produzione di energia elettrica



crebbe costantemente e fu di ben 100 milioni di kwh nel 1898 (destinata per l'85% alle industrie e per il restante 15% all'illuminazione privata e pubblica, in particolare alle ferrovie).

Nuove tensioni sociali

Negli anni Ottanta dell'Ottocento il movimento operaio, sebbene in crescita anche nel nostro Paese (sulla scia degli esempi inglese, tedesco e francese), aveva ancora una posizione marginale nella vita politica italiana. La maggior parte del movimento era rappresentata dalle nascenti società operaie, circa 5000 nel 1885 con 750.000 iscritti, che si dedicavano prevalentemente al mutuo soccorso e all'organizzazione delle agitazioni. Gli scioperi operai, che nel 1874 erano stati circa un centinaio

in tutto il Paese, erano diminuiti intorno al 1881 perché la crescita economica e la parziale caduta dei prezzi verificatasi nella seconda metà degli anni Settanta avevano incrementato l'occupazione e portato un lieve aumento dei salari. Ma negli ultimi anni del secolo le rivendicazioni dei lavoratori tornarono a crescere in concomitanza con la recessione e con l'aumento del prezzo del pane. Molti furono, in particolare, gli scioperi agricoli e gli episodi di occupazione violenta delle terre. Non era previsto, infatti, da parte del governo italiano, alcun tipo di assistenza, né servizi a favore di anziani, inabili o disoccupati. Gli appartenenti ai ceti più deboli mangiavano carne solo raramente, il nutrimento consisteva soprattutto in pane, riso, fagioli, polenta, le malattie erano all'ordine del giorno ed erano causa di costanti licenziamenti. La categoria più avanzata, nel campo delle rivendicazioni

sociali, era quella dei tipografi, seguita da quella dei lanieri. L'avvento al potere della Sinistra aveva illuso gli anarchici e i socialisti di poter svolgere liberamente il proprio lavoro di organizzazione e di propaganda. Sorsero infatti sezioni e circoli operai in molte città italiane. Ma si trattò di un fuoco di paglia: presto iniziò infatti la fase autoritaria del governo Crispi.

Gli scandali bancari

Tra il 1889 e il 1893 il fallimento di alcune importanti banche italiane, e in particolare della Banca romana (evento che travolse il primo governo Giolitti), degenerò in una crisi finanziaria su vasta scala, suscitando una forte polemica sulla moralità pubblica, che portò in primo piano il problematico rapporto tra



politica, economia e finanza. Il meccanismo era semplice e radicato nel costume politico italiano del passato: gli uomini politici avevano bisogno di denaro poiché mancavano di mezzi finanziari per le proprie campagne elettorali, non avendo alle spalle grandi partiti politici in grado di sovvenzionarli; le banche e le aziende mettevano risorse a disposizione di gruppi o di singole personalità politiche in cambio di favori. Tra le principali cause del tracollo finanziario del 1889 c'era stata l'eccessiva espansione dell'industria edilizia, alla quale le banche avevano concesso ampi crediti, speculando su terreni ed edifici. A ciò si aggiungeva il comportamento, assai discutibile sul piano della pubblica moralità, dei precedenti governi di Destra e Sinistra. Grave, in particolare, fu quello del governo Crispi, che contribuì a scatenare la crisi, abolendo le restrizioni legali sul credito a seguito di forti pressioni da parte del mondo economico-finanziario. Il risultato di queste azzardate operazioni finanziarie fu quello di mettere in crisi la già difficile situazione dell'economia italiana; e il costo maggiore di questa crisi fu pagato dalle classi medie e inferiori.

Il risveglio culturale

Tra la seconda metà e la fine del secolo XIX si assistette in Italia a un risveglio culturale di vasta portata, che interessò soprattutto il mondo della scuola e quello dell'informazione.

Una legge varata poco prima dell'Unità aveva reso gratuita l'istruzione elementare ma non aveva risolto il problema della poca frequenza degli studenti, dovuta soprattutto all'esigenza delle famiglie meno agiate o povere di utilizzare per il lavoro i figli, anche in tenera età. Il censimento del 1881 rilevò ancora l'esistenza di

Assistenza e giornali

● *A sinistra e nella pagina a fianco*, manifesti di fine secolo. Quello della Cassa Nazionale Mutua Cooperativa per le Pensioni, che ricorda una delle iniziative di assistenza messe in atto dal movimento operaio; e quelli di due quotidiani sorti nella seconda metà dell'Ottocento, "La Stampa" di Torino e "Il Mattino" di Napoli.

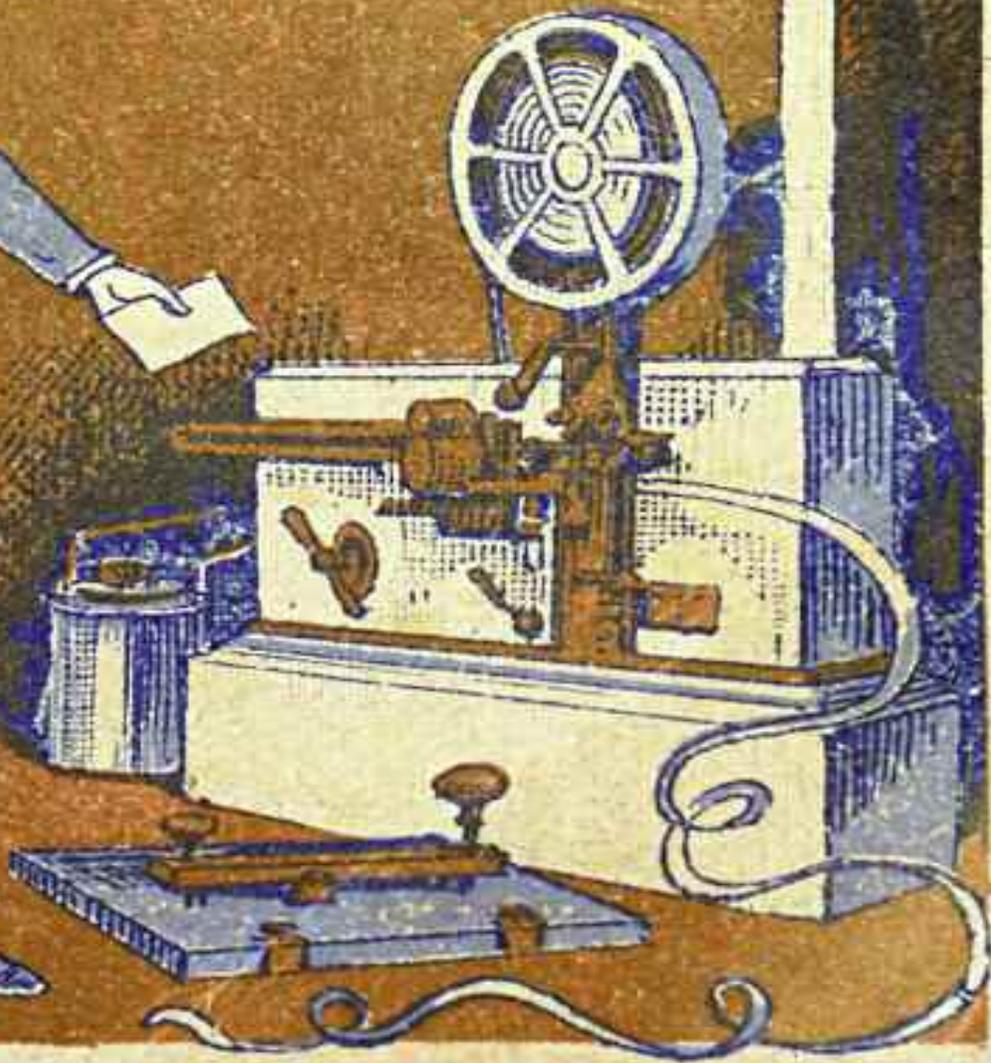
un'alta percentuale di analfabeti (67%), seppure in calo, con forti dislivelli tra città e campagna, tra grandi e piccoli centri. Per tentare di arginare il fenomeno, venne varata una nuova legge che prevedeva l'obbligo scolastico fino ai nove anni. Si trattò di un provvedimento che, insieme a quelli relativi all'aumento dei miseri stipendi dei maestri e alla costruzione di edifici scolastici, contribuì alla diminuzione del tasso di analfabetismo in Italia. Lo sviluppo della scuola, dopo l'Unità, sebbene inadeguato rispetto ad altri Paesi europei, permise di migliorare il tasso culturale medio della popolazione italiana e dette vita alla nascita di nuovi giornali a vasta tiratura nazionale (in Italia ce n'erano sempre stati molti, ma a tiratura piuttosto limitata). In particolare si ebbe la nascita del "Corriere della Sera", a Milano,

nel 1876, che passò rapidamente dalle 3000 copie iniziali alle 50.000 del 1887, interpretando la nuova mentalità della borghesia industriale lombarda e, più in generale, dei ceti medi italiani. Nel 1878 nacque a Roma "Il Messaggero", che raggiunse in poco tempo le 20.000 copie, e a Napoli, nel 1891, "Il Mattino", che divenne presto il più diffuso quotidiano del Mezzogiorno. Videro la luce anche "Il Resto del Carlino", a Bologna nel 1885, il "Secolo XIX", a Genova nel 1887 e "La Stampa", a Torino nel 1895. Fu una piccola rivoluzione nel mondo dell'informazione italiana: dal taglio ideologico e politico precedente si passò a una maniera di informare più semplice e chiara, ricca di notizie (anche internazionali) e varia nelle tematiche; in una parola, più moderna.





**CALENDARIO
TELEGRAFICO**
offerto
dai Fattorini

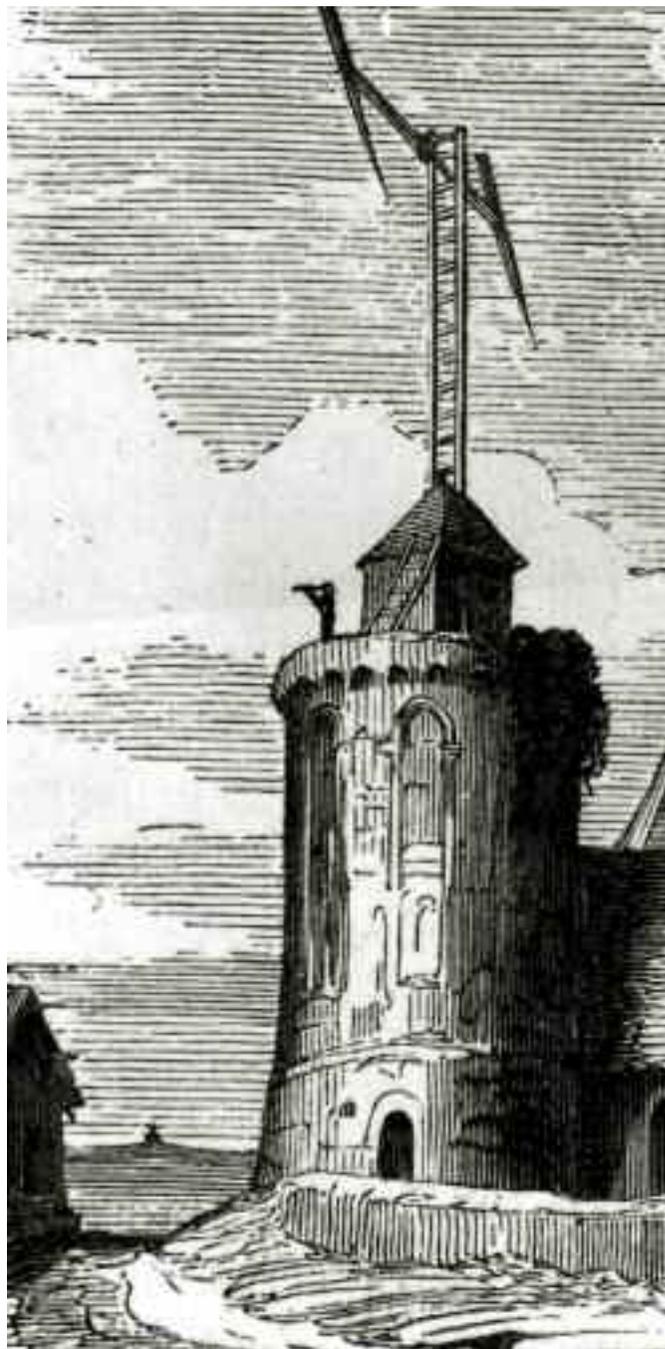


Gli anni del telegrafo

Dall'invenzione del telegrafo alla comunicazione telefonica

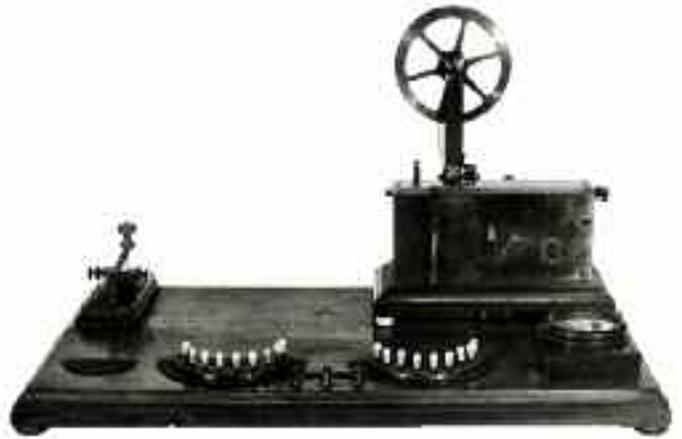
Nel settore delle comunicazioni a distanza e della telegrafia, intorno alla metà del secolo XIX, c'erano state alcune importanti innovazioni: dapprima l'invenzione del telegrafo ottico in Francia, poi quella del telegrafo elettrico in Inghilterra e negli Stati Uniti, e in particolare del sistema di comunicazione inventato da Morse. I primi fili telegrafici vennero stesi lungo le linee ferroviarie, mentre le stazioni funzionarono da nodi telegrafici. Il sistema fu presto utilizzato anche in Italia.

Negli anni precedenti l'Unità, il Granducato di Toscana si era dotato per primo di un'efficiente rete telegrafica elettrica, mentre l'ultima regione che si aprì a questa innovazione fu la Sicilia, nel 1857. Fino ad allora i telegrammi passavano lo stretto di Messina via nave; l'invenzione del cavo telegrafico sottomarino apparve agli occhi dei contemporanei qualcosa di strabiliante e fu seguita con passione e dovizia di particolari nei racconti di giornali e riviste dell'epoca. Nel Sud la rete ebbe comunque notevoli difficoltà di diffusione: basti pensare che l'unico ufficio telegrafico abilitato ai messaggi interstatali era quello di Terracina. Inoltre le norme restrittive che regolavano il servizio di scambio tra le due aree del Paese, come la necessità di accertamento del-



UNA NOVITÀ INCREDIBILE

- *Sopra*, un'illustrazione che documenta l'antesigiano di una delle innovazioni più importanti del XIX secolo: è un impianto telegrafico ottico, antenato di quello a fili. Un addetto dotato di cannocchiale osserva il segnale emesso dal braccio rotante installato sulla cima della torre per poi trasmetterlo nuovamente. L'inventore del primo prototipo fu il francese Claude Chappe.
- *Nella pagina a fianco*, il telegrafo entra nei tradizionali calendari che i fattorini offrivano alla clientela a fine anno.



l'identità del mittente, non ne facilitarono certo la diffusione. Anche nel settore telegrafico, come in quello postale, il servizio unitario fu introdotto con la fusione delle singole amministrazioni degli Stati in un unico quadro normativo (con due grandi arterie principali, la tirrenica e l'adriatica). Ciò comportò, concretamente, tutta una serie di problematiche strutturali relative alle diverse caratteristiche delle linee (pali, fili, centraline, dislocazione di uffici, manuten-



zione). In ogni caso, dal 1861 al 1888, lo sviluppo del servizio telegrafico fu rilevante: gli uffici aperti al pubblico passarono da 248 a 3656, le linee terrestri da 7800 a 33.800 km, quelle sottomarine, inesistenti, arrivarono a 1900 km. In pochi anni il sistema telegrafico nazionale venne strutturato con linee adeguate e apparati ricetrasmittenti dislocati in modo capillare su tutto il territorio.

Nella seconda metà degli anni Settanta, dopo l'invenzione del telefono, fu istituito un primo servizio telefonico permanente (non ancora destinato al pubblico) che collegava gli uffici telegrafici della capitale. Inizialmente infatti i telefoni

privati erano adibiti esclusivamente ad attività economiche, mentre furono attivati alcuni limitati punti telefonici pubblici. Nel 1881, il servizio telefonico fu dato in concessione ai privati della Compagnia Bell, con un primo utilizzo da parte di 1900 utenti. Le linee telefoniche si moltiplicarono in molte città e nei loro sobborghi, nel quadro del clima entusiastico per le novità tecniche e scientifiche che caratterizzava lo spirito pubblico di fine Ottocento. Ma ben presto, per la mancanza di ramificati collegamenti interurbani e per la cattiva qualità tecnica del servizio offerto dai privati, lo Stato dovette sostituirsi a loro nel tentativo di rilanciare, con massicci investimenti pubblici, un'efficiente rete nazionale.

NUOVE APPARECCHIATURE

● *Sotto*, un'operatrice al telegrafo in una stampa d'epoca.

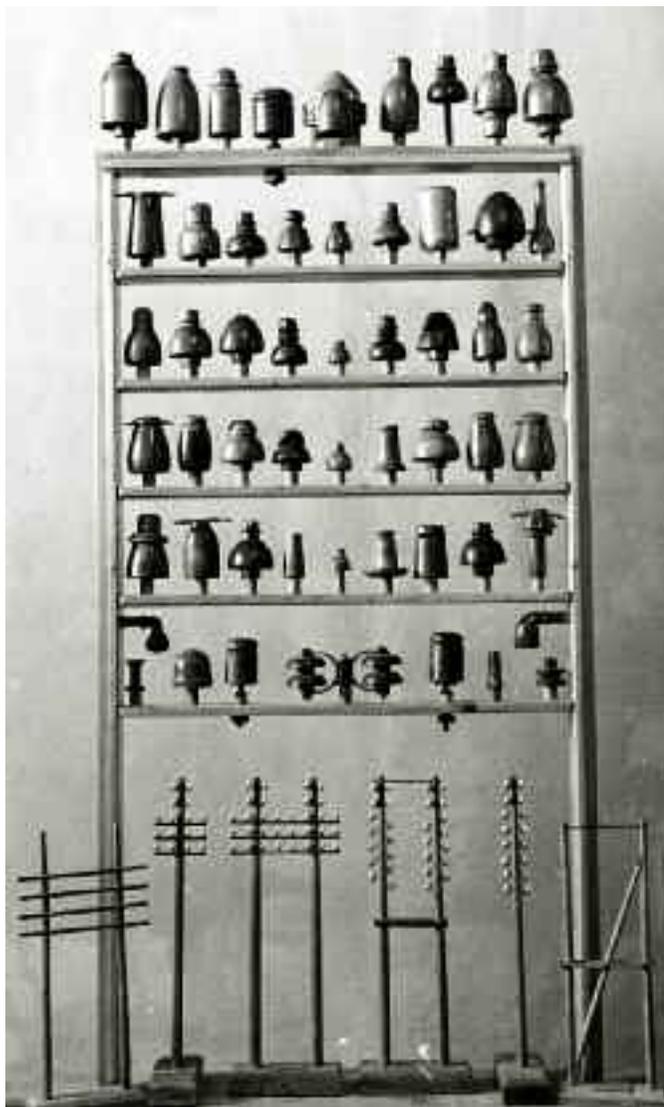
La trasmissione telegrafica fu un mestiere eminentemente femminile.

● *Nella pagina a fianco in basso*, primi impianti telegrafici elettrici in un'illustrazione storica; *in alto a destra*, un gruppo telegrafico Morse; *a sinistra*, il primo detector magnetico costruito in una scatola di sigari da Guglielmo Marconi.

Le Poste e gli investimenti in opere pubbliche

I capitali derivati dalle entrate delle Poste non erano investiti solo nell'ampliamento delle strutture interne (impianti postali e telegrafici in particolare), ma anche in opere di





pubblica utilità. Dopo l'Unità, a partire dal 1863, la Cassa depositi e prestiti, che aveva inizialmente il compito di ricevere depositi come luogo di "fede pubblica", allargò il suo ambito alla concessione di prestiti a enti pubblici, incorporando le altre Casse del Regno d'Italia in una nuova istituzione, con sede prima a Torino, poi a Firenze e, dal 1870, a Roma. Le risorse derivanti dalla nascita delle prime Casse di risparmio postali (1875) e dei primi libretti di risparmio postale furono utilizzate dalla Cassa depositi e prestiti in buona parte per il finanziamento dei Comuni, volto alla realizzazione delle infrastrutture necessarie al Paese, ma anche per favorire l'estinzione dei debiti locali accumulati. Alla fine del secolo la Cassa, trasformata in Direzione generale, passò sotto il controllo diretto del ministero del Tesoro.

Oltre ai sussidi, ai pagamenti degli interessi di mutui e al risanamento dei debiti, le Poste finanziarono soprattutto opere pubbliche di varia natura: la costruzione delle ferrovie (che rappresentarono, fino al 1898, la maggior parte delle spese complessive), le spese straordinarie per lo spostamento a Roma della capitale, gli aiuti in seguito ad alluvioni, frane e piene (ma anche per bonifiche, irrigazioni e derivazioni d'acqua), l'acquedotto pugliese, le spese per opere militari nelle colonie, la costruzione delle sedi dei ministeri e di edifici pubblici come le Università e gli istituti superiori.

In generale, vi fu una crescita notevole nel corso degli anni Ottanta, negli anni della Sinistra al governo, e una contrazione successiva che durò più o meno fino alla fine del secolo. La suddivisione geografica delle spese "postali" penalizzava però fortemente il Mezzogiorno: dall'Unità agli anni Ottanta, le spese si concentrarono soprattutto nelle ferrovie del Nord, mentre, negli anni Novanta, fu il Centro a impiegare la porzione maggiore delle risorse complessive disponibili.

AUGURI E INNOVAZIONI TECNICHE

● *A sinistra*, il telegrafo viene utilizzato sempre più spesso per inviare messaggi di augurio, come si vede da questa immagine dei primi del Novecento.

● *Sopra*, modelli di pali telegrafici con differenti armature e campionari per l'isolamento. Il progressivo affinamento delle apparecchiature fu decisivo per garantire una sempre maggiore qualità del servizio.

I sindacati e la formazione del personale postale

La conflittualità sociale nelle Poste

La nascita delle organizzazioni sindacali degli addetti postali, e in particolare la Federazione postale e telegrafica italiana fondata da Filippo Turati, rappresentò un tipico esempio di mobilitazione del mondo del lavoro nel pubblico impiego. Lo sviluppo di un vero e proprio movimento rivendicativo si ebbe, come è intuibile, soprattutto dopo l'istituzione del ministero nel 1889; ma già in precedenza erano sorte forme associative diverse: il mutuo soccorso (con azioni "difensive" come la colletta tra i colleghi per un sostegno concreto a una vedova o ai figli minorenni di un collega defunto, o la creazione di circoli ricreativi e associazioni culturali per i soci), le organizzazioni di categoria, fino alla presenza dei dipendenti postali nelle associazioni degli impiegati pubblici e privati, nate localmente, spesso le une in polemica con le altre.

La più antica società di mutuo soccorso nel settore postale era nata a Napoli nel 1877 e fu riconosciuta ufficialmente dallo Stato nel 1886; la prima associazione generale degli impiegati civili, in gran parte composta da addetti postali,

NUOVI ORDINAMENTI

- *Sopra*, il *Regolamento per l'amministrazione delle Poste e dei Telegrafi*, datato 1902.
- *A destra*, una borsa in cuoio utilizzata dai portalettere.



era nata a Milano nel 1884 con intenti dopolavoristici, per il miglioramento tecnico del lavoro e dei rapporti tra classe di-

rigente e operaia. In questo composito contesto, i "postelegrafonici" rappresentarono una vera e propria eccezione, per la compattezza e per l'ambizione di un'unica organizzazione federale.

Nel 1891 nacque il primo organo di stampa della categoria, chiamato "La Posta", cui seguì, a Milano, la nascita del giornale "Il ricevitore postale telegrafico". I due fogli si occupavano delle vicende sindacali della categoria.



Furono soprattutto le condizioni salariali degli agenti fuori ruolo e degli ex aiutanti postali, senza diritti né garanzie sul lavoro, a scatenare le prime rivendicazioni sociali, economiche e previdenziali. La prima agitazione da parte dei postali si ebbe nel 1893. Partita da Roma, si propagò nelle più importanti città italiane e si indirizzò contro la politica di accantonamento del nuovo ministero e poi contro la soppressione delle promozioni a periodo fisso per il personale telegrafico. Questo primo sciopero, che bloccò sostanzialmente le comunicazioni nel Paese, fece emergere il ruolo importante che avevano iniziato ad assumere poste e telegrafi nella vita civile e produttiva dell'Italia unita.

Tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento le categorie postali si federarono attorno a un programma di rivendicazioni comuni, fondato soprattutto sulla richiesta di aumento periodico degli stipendi, sulla riduzione dell'orario di lavoro a 7 ore giornaliera per le prime tre categorie e a 8 ore



per la quarta e sull'aumento della paga per gli straordinari e per il lavoro notturno.

Uffici, addetti postali e telegrafici

Dopo l'Unità era stata necessaria un'enorme opera di riorganizzazione dei settori postali: dalla dislocazione degli uffici alla formazione del personale postale e telegrafico. Rispetto al 1859, quando erano presenti in Italia 1632 uffici postali, nel 1888, alla vigilia della nascita del ministero delle Poste, i Comuni dotati di uffici erano diventati ben 4574, mentre i restanti 3500 erano comunque raggiunti dal servizio rurale. Le regole utilizzate nel settore postale furono riproposte, con qualche variante, in ambito telegrafico: gli uffici furono formati da un funzionario tecnico (ispettore), da capisquadra e guardafilii, da un ragioniere e due segretari (amministrativo e tecnico), e dagli addetti all'ac-



cettazione e alla trasmissione dei telegrammi (spesso addetti militari). Anche in campo telegrafico si adottarono i criteri di tecnicismo ed efficienza già impiegati per il personale postale tradizionale.

Più in generale, rispetto ai primi anni dopo l'Unità, il volume delle lettere era raddoppiato, passando da 7.786.000 a 15.517.000 nel 1875. Il servizio dei pacchi, affidato soprattutto ai privati, più costoso, rigorosamente controllato alle dogane, fu istituito nel 1881 e raggiunse presto un volume di ben 6.219.000 pezzi, con un incremento enorme che colse un po' alla sprovvista l'organizzazione postale (la consegna a domicilio, per esempio, tardò e fu effettuata solo nelle grandi città). Questo servizio comportava una grande responsabilità in caso di smarrimento o danno, e le Poste ne risposero come per le corrispondenze assicurate. Sono numeri che danno l'idea di una crescita complessiva del sistema postale, con l'aumento, negli anni Ottanta, del nu-

mero degli addetti postali che raggiunsero un organico di oltre 12.000 unità tra procaccia e agenti rurali.

Uno dei fattori su cui le Poste potevano contare per raggiungere il maggior grado di flessibilità economica nella gestione del servizio era rappresentato dall'utilizzo di agenti "fuori ruolo", pagati solo in funzione del lavoro svolto (e senza diritto alla pensione). Essi potevano essere assunti solamente se dimostravano di svolgere già un'altra attività che permetteva loro di impiantare un ufficio postale nello stesso locale (droghieri, farmacisti, tabaccai). Questo genere di

UNIFORMI DI SERVIZIO

● *Nelle due pagine, da sinistra*, uniformi di guardafili del telegrafo. Nella seconda, la scritta alla base (non visibile in questa riproduzione) riporta: "Il panno delle giubbe e quello dei calzoni sono uguali a quelli adottati per l'infanteria di linea". L'ultima uniforme a destra è quella dei fattorini in divisa con tracolla incaricati della consegna dei telegrammi.

Gli ambulanti postali



Gli ambulanti postali erano uffici postali mobili, che si muovevano su carrozze tradizionali e, più avanti, anche ferroviarie destinate al disbrigo delle pratiche postali durante il viaggio (le lettere venivano suddivise da alcuni addetti, secondo l'ordine delle fermate).

Era così possibile imbucare le corrispondenze durante la sosta del treno, direttamente nelle apposite cassette postali mobili applicate sulle carrozze o, in alternativa, nei locali appositi della stazione. Come si capisce, si trattava di un servizio che comportava un duro lavoro, basato sulla precisione e sulla rapidità, da parte degli addetti postali (di solito tre per carrozza). Le condizioni di lavoro erano difficili anche perché le carrozze di terza classe

diventavano dei veri e propri forni d'estate e delle ghiacciaie d'inverno. Per il pericolo di incendio sulle vetture gli addetti erano ufficialmente esonerati dal-

CARRI E CASSETTE

- **Sopra**, una cassetta postale mobile: veniva riutilizzata nel corso degli anni, con l'aumentare e il modificarsi dei servizi postali, a seconda delle necessità.
- **Al centro e in alto**, carri utilizzati nei centri urbani per il trasporto postale.

l'obbligo di sigillare col fuoco e la ceramica le corrispondenze. Il vantaggio per l'utente era la maggiore velocità di consegna, perché si evitava la giacenza, a volte lunga, presso gli uffici postali.

In Italia questo servizio nacque in ritardo rispetto ad altri Paesi europei; il primo tratto fu, nel 1855, quello sulla linea Torino-Genova (funzionò soprattutto nel Nord d'Italia). Le carrozze postali ambulanti passarono da 44 nel 1871 a più di un centinaio nel 1897. Furono rinnovate negli anni Ottanta utilizzando più moderne e spaziose vetture, costruite negli stabilimenti belgi di Malines, che potevano contenere anche i



pacchi postali più ingombranti. Per raggiungere le località che non erano servite direttamente dalle carrozze ambulanti, in particolare per i pacchi, venivano utilizzati i cosiddetti "messaggeri"; tra il 1871 e il 1887 aumentarono anch'essi di numero, passando da 40 a ben 228 sparsi per tutto il territorio. Dopo il passaggio ai vagoni ferroviari postali si pensò di allestire il servizio ambulante anche sulle navi e sui piroscafi (muniti di guidone, cioè della bandiera italiana triangolare con le insegne delle Poste), soprattutto per la tratta Napoli-Palermo e Civitavecchia-Olbia, senza però grandi risultati di utenza.

agenti postali raggiunse nel 1877 il ragguardevole numero di 3110 unità.

Con alcuni provvedimenti di riforma postale tra il 1870 e il 1875 si era stabilito di dividere il personale in tre categorie: superiore, inferiore e subalterna. Fino agli inizi degli anni Ottanta il livello di istruzione scolastica non era un titolo preferenziale per l'accesso alla carriera postale, ma occorreva saper svolgere, in primo luogo, mansioni tecnico-pratiche, a differenza di quanto avveniva in altre amministrazioni statali. Le cose sarebbero cambiate dagli anni Novanta e, soprattutto, nei primi anni del Novecento: la laurea e la specializzazione acquisirono un maggior peso specialmente nel reclutamento del personale direttivo. Nella categoria inferiore il miglioramento salariale era esiguo, mentre ciò non avveniva nella categoria superiore. Il privilegio del cosiddetto

NUOVE OPPORTUNITÀ DI LAVORO

- *Sotto*, foto di gruppo per una squadra di telegrafiste alla fine del XIX secolo.
- *A destra*, lo stemma in legno di fine Ottocento di un ufficio postale del Regno.

posto fisso era dunque controbilanciato da stipendi non altissimi. Nel 1875 ebbe inizio la riorganizzazione del personale telegrafico, che fu diviso in tre categorie: di carriera (dalle mansioni inferiori di meccanici, guardafili, portieri a quelle superiori di ufficiale telegrafico, fino al direttore generale), sedentario (i commessi) e temporaneo (supplenti, ausiliari, aiutanti, fattorini, allievi guardafili). I fattorini, che potevano completare la propria istruzione frequentando scuole serali apposite messe in funzione dalle Poste, erano alle dipendenze di un caporeparto telegrafico, il quale doveva vigilare sul loro lavoro. Alla metà degli anni Settanta furono ammesse in servizio anche telegrafiste donne, con l'istituzione di apposite sezioni femminili negli uffici. Fu inoltre creata la figura del "messaggero", mansione svolta soprattutto da giovani adolescenti in servizio temporaneo e con paghe inferiori. I meccanismi di reclutamento, a vari livelli, nelle Poste permisero di creare un forte senso di appartenenza e diedero vita a una sorta di corpo d'élite.



L'emigrazione e le rimesse

L'emigrazione italiana e le sue conseguenze economiche e sociali

Il grande esodo di italiani fu un fenomeno di dimensioni impressionanti, iniziato alla fine del secolo XIX, ma che assunse dimensioni elevatissime, in particolare, agli inizi del Novecento, diventando tra l'altro un fattore di equilibrio economico e sociale nella storia del decollo industriale del nostro Paese.

Nel 1881 il Regno d'Italia aveva una popolazione di circa 28.500.000 abitanti, con un aumento di due milioni circa rispetto al 1861, ma con una regressione rispetto a poco prima di ben 360.000 unità dovuta all'emigrazione crescente. Era sempre esistita una forma di emigrazione interna (dalle Alpi all'interno, dagli Appennini all'Agro Romano e alla Maremma Toscana, dal Sud al Centro e al Nord d'Italia), ma presto ebbe inizio l'emigrazione all'estero. Nell'anno dell'Unità d'Italia si registravano 220.000 italiani residenti all'estero, mentre nel 1876 gli emigranti italiani erano diventati circa 100.000 in un solo anno, per arrivare a 310.000 nel 1896 e a ben 500.000 nel 1900.

I primi emigranti erano stati viaggiatori occasionali o rifugiati politici, mentre, alla fine del secolo, a migrare dall'Italia settentrionale (85% del totale) ai Paesi europei (soprattutto Germania, Francia e Svizzera) erano soprattutto lavoratori





delle città, operai e artigiani (52% nel 1900), o braccianti agricoli (36%). In un primo momento si trasferivano i maschi adulti, che solo successivamente portavano con sé mogli (le donne erano solo il 18% del totale nel 1896) e famiglia, per far poi ritorno in patria con i risparmi messi da parte dopo anni di duro lavoro. Col passare del tempo però iniziarono a migrare intere famiglie in cerca di lavoro e di fortuna, soprattutto dal Mezzogiorno (in particolare Calabria e Sicilia) verso le Americhe (soprattutto Brasile e Argentina,

poi anche Canada e Stati Uniti). Nel 1898, per la prima volta, gli italiani emigrati negli Usa superarono gli arrivi negli Stati Uniti da tutti i Paesi europei. All'inizio della fase di emigrazione i governi italiani non si curarono molto del fenomeno e quasi lo incoraggiarono. Solo a partire dal 1900 fu istituito un apposito ufficio con il compito di tenere sotto controllo gli sfruttatori del traffico migratorio clandestino.

UNA VITA DI SACRIFICIO

- *Sopra*, un gruppo di emigranti in partenza per Nuovo Mondo; il fenomeno dell'emigrazione fu decisivo per l'economia italiana di fine secolo: le rimesse erano infatti una voce fondamentale del bilancio nazionale.
- *Nella pagina a fianco*, copertina della "Domenica del Corriere", 1903.

Il fenomeno delle rimesse e le Poste

Uno degli aspetti più importanti legati all'emigrazione italiana fu il flusso delle rimesse degli emigrati, cioè di quei risparmi che gli italiani, lavorando con sacrificio nei luoghi dove si erano trasferiti, riuscivano via via ad accumulare e spedire in patria. Le rimesse, che riguardavano soprattutto

la cosiddetta emigrazione "temporanea" (ovvero quella che prevedeva il rientro in patria), furono subito considerate dal nuovo Stato unitario come una valuta pregiata, una fonte preziosa di ricchezza per le finanze del Paese, che affluiva in prevalenza dai lavoratori meridionali, e il cui impiego venne però orientato soprattutto verso il Nord industriale più progredito. Si calcola che nel 1907 le rimesse degli italiani abbiano raggiunto la somma di ben 85 milioni di dollari. L'invio dei risparmi in Italia seguiva un itinerario molto articolato. I primi a inviare i propri risparmi in patria utilizzarono alcuni banchieri italiani trasferitisi all'estero, in particolare negli Stati Uniti. Dapprima si spediva l'avviso al destinatario in Italia, poi il banchiere scriveva una lettera, sempre al destinatario, per conto dell'immigrato; naturalmente la remessa del denaro avveniva solo dopo l'avvenuto deposito della somma da parte del mittente.



Dal 1867 in poi il mezzo postale più usato fu il cosiddetto vaglia consolare. I vaglia internazionali erano limitati inizialmente ai rapporti con la Francia e con la Svizzera, mentre gli emigrati italiani erano sparsi in tanti altri Paesi.

Dal 1876 il servizio venne riorganizzato: i vaglia consolari erano predisposti dall'amministrazione postale centrale ai consolati autorizzati (furono previsti in nove diversi tagli da 1 a 500 lire). I consoli li giravano a favore dei beneficiari, che potevano riscuoterli presso gli uffici postali italiani. In precedenza, per gli eventuali ritardi, la colpa era attribuita di solito al corrispondente o al servizio postale, mentre spesso era la banca straniera che ritardava le spedizioni con intenti speculativi.

Per tutelare il grande flusso di denaro derivante dalle rimesse fu presentato sin dal 1897 in Parlamento un disegno di legge che diede in gestione la tutela, l'impiego e la trasmissione dei risparmi degli emigrati al Banco di Napoli, la cui diffusione capillare (soprattutto nel Mezzogiorno) poteva assicurare un servizio efficiente. Le cifre delle rimesse effettuate dagli emigrati agli inizi del Novecento, registrate dal Banco di Napoli ma anche dalle Casse di Risparmio e pagate dagli uffici postali per i vaglia internazionali, furono davvero consistenti. Da queste vanno escluse tutte le somme, anch'esse ingenti, inviate direttamente dagli emigrati attraverso canali postali informali. Furono gli abitanti delle montagne e delle campagne, più che delle città, a ricevere la parte più cospicua delle rimesse, avendo dato il maggior contributo all'emigrazione.

Dal 1867 in poi il mezzo postale più usato fu il cosiddetto vaglia consolare. I vaglia internazionali erano limitati inizialmente ai rapporti con la Francia e con la Svizzera, mentre gli emigrati italiani erano sparsi in tanti altri Paesi. Dal 1876 il servizio venne riorganizzato: i vaglia consolari erano predisposti dall'amministrazione postale centrale ai consolati autorizzati (furono previsti in nove diversi tagli da 1 a 500 lire). I consoli li giravano a favore dei beneficiari, che potevano riscuoterli presso gli uffici postali italiani. In precedenza, per gli eventuali ritardi, la colpa era attribuita di solito al corrispondente o al servizio postale, mentre spesso era la banca straniera che ritardava le spedizioni con intenti speculativi. Per tutelare il grande flusso di denaro derivante dalle rimesse fu presentato sin dal 1897 in Parlamento un disegno di legge che diede in gestione la tutela, l'impiego e la trasmissione dei risparmi degli emigrati al Banco di Napoli, la cui diffusione capillare (soprattutto nel Mezzogiorno) poteva assicurare un servizio efficiente. Le cifre delle rimesse effettuate dagli emigrati agli inizi del Novecento, registrate dal Banco di Napoli ma anche dalle Casse di Risparmio e pagate dagli uffici postali per i vaglia internazionali, furono davvero consistenti. Da queste vanno escluse tutte le somme, anch'esse ingenti, inviate direttamente dagli emigrati attraverso canali postali informali. Furono gli abitanti delle montagne e delle campagne, più che delle città, a ricevere la parte più cospicua delle rimesse, avendo dato il maggior contributo all'emigrazione.



DURANTE LA TRAVERSATA

- *A sinistra*, tre donne con bambini ritratte sul ponte di una nave diretta a Buenos Aires.
- *Sopra*, un libretto postale per gli italiani all'estero.

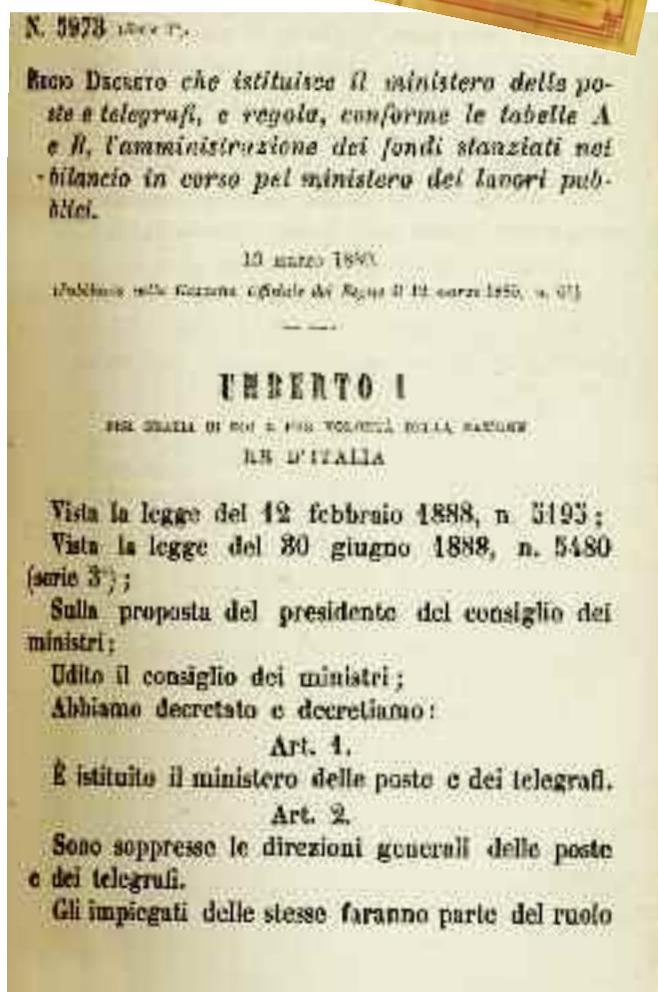
Risparmio di massa e servizi finanziari

La nascita del ministero delle Poste

Il ministero delle Poste e Telegrafi vide la luce nel 1889, sotto il governo Crispi e dopo un ampio dibattito di natura costituzionale e politico-amministrativa protrattosi per diversi anni. Il primo ministro delle Poste fu il deputato di Potenza Pietro Lacava. Il motivo di fondo che aveva portato alla sua istituzione era l'eccesso di materie, tra cui anche l'onerosa organizzazione delle Poste, attribuite al ministero dei Lavori pubblici, che non poteva provvedere alla risoluzione di tutti i problemi di sua competenza. Inoltre, dando completa autonomia a un ministero specifico sugli affari di Poste e Telegrafi, si intendevano modificare i rapporti tra politica e burocrazia a favore della prima, riducendo la spesa pubblica e accentrando il potere amministrativo, secondo la concezione tipica di Crispi. La riforma portò, mediante l'accorpamento delle due direzioni generali, a una più stretta sorveglianza sulle Poste del-

UN NUOVO MINISTERO

- *A destra*, la prima pagina del decreto regio n. 5973 del 10 marzo 1889 che istituisce il ministero delle Poste. La nascita del nuovo ministero era ormai resa indispensabile dall'enorme aumento delle necessità del servizio.
- *In alto*, copertina del libretto cedole emesso nel 1902 dalle Casse di Risparmio postali.





l'autorità politica e penalizzò quell'opera di potenziamento tecnico e di efficienza organizzativa che si era sviluppata dall'Unità in poi.

Dal punto di vista operativo, furono inaugurati alcuni nuovi servizi: il recapito rapido, detto "espresso", tramite il quale, in cambio di una tariffa leggermente superiore, le Poste garantivano mediante agenti postali o fattorini telegrafici il recapito immediato all'arrivo in città di una corrispondenza (solo in località sedi di uffici postali); la spedizione "contrassegno", che consisteva in una somma assegnata da pagare dal mittente al destinatario; la posta "pneumatica", spedita attraverso tubi sotterranei ad aria compressa, in cui venivano spinti bossoli in grado di contenere fino a 80 lettere (in Italia fu operativa solo dal 1907). Furono inoltre potenziati gli uffici postali, con un'attenzio-

ne particolare al miglioramento del rapporto con il pubblico: fu abbassata nuovamente la tariffa ordinaria a 15 centesimi e venne finalmente data all'utente la possibilità di scrivere lettere e compilare moduli nell'ufficio postale, dotato di piani d'appoggio, penne e inchiostro.

Casse di Risparmio e libretti postali

Nel 1875, per andare incontro alle esigenze di raccolta del risparmio da parte degli strati popolari meno agiati, nacquero per opera delle Poste italiane e sull'esempio inglese le

GRAZIE ALL'ARIA COMPRESSA

● *Sopra*, un'innovazione rivoluzionaria: la prima spedizione di posta pneumatica a Londra, nella riproduzione di una stampa d'epoca.

prime Casse di Risparmio postali. L'idea era partita dal ministro delle Finanze, Quintino Sella, per soddisfare ragioni di carattere sociale ed economico-finanziario. A quel tempo in Italia solo un quinto della popolazione poteva permettersi di utilizzare le casse di Risparmio private, mentre appena due o tre persone su mille possedevano un libretto bancario. Si trattava dunque, in sintonia con le linee guida di sviluppo dell'Italia unita, di incentivare il risparmio che sarebbe poi stato investito per la crescita dell'economia nazionale. In tal senso il mezzo più funzionale e ramificato per diffondere nuove casse di Risparmio a beneficio popolare erano le Poste, con i suoi quasi tremila uffici diffusi in tutto il Paese. I depositi postali potevano essere aperti presso qualunque ufficio. I primi libretti postali, forniti all'utente all'apertura del deposito, erano esenti da bollo, non potevano essere sequestrati o pignorati e non erano vincolabili. I prelievi potevano essere fatti a vista, fino all'importo di cento lire, ma solo nello stesso ufficio dove era tenuto il conto. Nel 1876 furono aperti 61.350 libretti postali che diventarono 399.845 nel 1880. La loro diffusione passò da uno ogni cinquecento abitanti nel 1876 a uno ogni trenta nel 1884. Il valore medio dei risparmi messi in deposito postale raddoppiò ogni due-tre anni fino al 1885, passando da due a duecento lire. L'unione dei due servizi, deposito e vaglia, consentì lo sviluppo di un'efficace economia di scala, trainata dal settore postale.



FARSI PUBBLICITÀ

- *Sopra*, una cartolina che pubblicizza le Casse di Risparmio Italiane.
- *Sotto*, libretti al portatore delle Casse di Risparmio postali.



L'Unione postale internazionale

L'idea di costruire una grande Lega postale internazionale era stata proposta dagli Stati Uniti a tutti i Paesi con cui intratteneva relazioni diplomatiche durante una conferenza a Parigi nel 1863. Si trattava del tentativo di regolare lo scambio postale, inizialmente, di quindici Stati (tra i quali Austria, Belgio, Olanda, Spagna, Italia, Francia, Gran Bretagna, Portogallo, Prussia e Svizzera). Solo nel 1874, però, dopo anni di trattative e contatti, nacque l'Unione postale internazionale che stabilì l'unità di peso (il grammo) e di misura (il metro), la riduzione delle tariffe internazionali (come unità di moneta fu usato il franco). Venne sancita la libertà di transito, mentre l'inglese divenne la lingua ufficiale. Il numero dei Paesi che aderì all'iniziativa passò a 58 nel 1897. La crescita delle relazioni internazionali e lo svilupparsi degli accordi e delle convenzioni tra i diversi Paesi durante le conferenze dell'Unione postale arricchì molto la legislazione postale del nostro Paese: basti ricordare, a tal proposito, l'introduzione dei libretti di riconoscimento, dei titoli postali, dei pacchi e delle cartoline.



3 Dall'inizio del secolo alla Prima guerra mondiale

Ritorno alla vita

L'apertura della posta: il momento in cui i soldati, provati dalla durissima vita del fronte, ritrovano un legame con i loro affetti e con la vita che hanno lasciato.

La Grande Guerra: lettere dal fronte

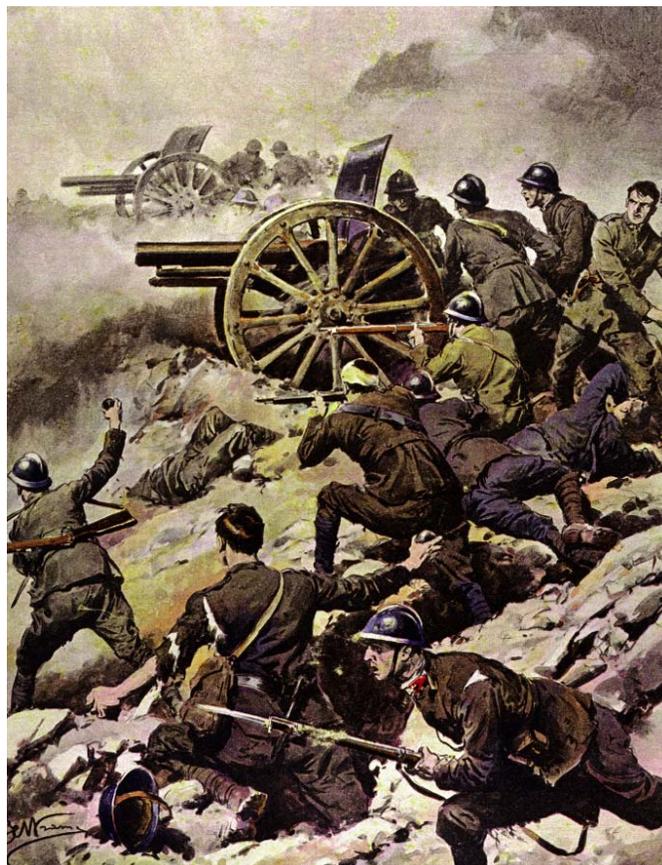
Agli inizi del secolo, negli anni che precedettero la Prima guerra mondiale, l'economia mondiale fu colpita da una crisi che si manifestò con fenomeni di sovrapproduzione nel settore industriale, con ribassi dei prezzi, diminuzione complessiva degli investimenti, rallentamento della produttività, oscillazione dei titoli azionari, alta disoccupazione.

In Italia le crisi economiche del 1907 e del 1913, aggravate dalle ripercussioni finanziarie della guerra di Libia (1911-1912), rappresentarono il culmine di una fase di ristagno produttivo. Questi elementi contribuirono a un ulteriore aumento dell'emigrazione: nel solo 1912 gli espatri furono ben 711.000.

Dal punto di vista culturale l'inizio del nuovo secolo vide l'affermazione di importanti correnti di pensiero, come l'idealismo di Benedetto Croce e il materialismo storico di ispirazione marxista di Antonio Labriola, il sorgere di alcune importanti riviste letterarie ("La Critica", "Il Leonardo", "Il Regno"), ma soprattutto il diffondersi del nazionalismo come movimento politico. Un fenomeno non solo italiano (con le teorizzazioni di Gabriele D'Annunzio), ma europeo (si pensi alla Francia con l'Action française di Maurras), tipico degli anni in cui l'imperialismo, con la sua espansione coloniale e la spartizione del mondo fra le superpotenze, rappresentava il fattore dominante della politica mondiale. Le conseguenze drammatiche di questo clima politico si sarebbero viste, qualche anno dopo, con la Prima guerra mondiale.

Il costo e gli effetti della guerra

La Grande Guerra (1914-1918) fu un evento che sconvolse il mondo. Le perdite umane riguardarono soprattutto le truppe ma anche la popolazione civile,



seppur in modo meno drammatico di quanto sarebbe accaduto nella Seconda guerra mondiale, subì gravissime conseguenze. I morti furono circa dieci milioni, più del doppio di tutti i caduti nelle guerre del secolo precedente, oltre venti milioni i feriti e almeno sei milioni gli invalidi permanenti. Alle perdite determinate dai combattimenti si unirono i morti causati dalle epidemie, diffuse a causa della mancanza di igiene e della denutrizione.

Il costo finanziario della guerra, per l'Italia, fu di circa 160 miliardi di lire; ciò determinò un forte disavanzo nel bilancio dello Stato. Ci fu poi un pesantissimo costo economico, con un enorme aumento della spesa

Sulla linea del fuoco

- *Sopra*, illustrazione di Achille Beltrame per "La Domenica del Corriere" del 24 ottobre 1918, raffigurante soldati italiani sul Monte Nero.
- *Nella pagina a fianco*, una sentinella di guardia sul Monte Nero durante la Prima guerra mondiale.



pubblica. In seguito alla guerra si ebbe uno sviluppo considerevole di alcuni settori industriali, in particolare della siderurgia e della meccanica (Ilva, Ansaldo, Breda), e il conseguente arricchimento della borghesia industriale cittadina e del Nord. Più complesse furono le ripercussioni economiche e sociali della guerra nelle campagne, per la grande varietà di situazioni esistenti nelle diverse zone del Paese: furono danneggiati soprattutto coloro che traevano redditi in denaro dalla terra, perché gli affitti dei fondi furono bloccati durante le operazioni belliche, mentre si avvantaggiò chi vendeva prodotti (anche se, in generale, diminuirono sensibilmente alcune produzioni come frumento, patate, vino e latte).

Alla limitata diminuzione della produzione agricola e all'aumento di quella industriale contribuì il largo impiego della manodopera femminile (e dei minori) che sostituì ampiamente quella maschile, impegnata

al fronte. Oltre alle alterazioni nella struttura dei diversi strati sociali, ci fu un pesante indebitamento all'interno e all'esterno e una diminuzione del reddito nazionale. In definitiva la guerra, nonostante la vittoria, ebbe una grave ricaduta sulla situazione politica, sociale ed economica del Paese.

L'impatto psicologico della guerra: una difficile ricostruzione

Nella Grande Guerra non furono coinvolti solo i soldati al fronte, ma moltissime famiglie italiane, in particolare donne e bambini.

Il dramma della partenza per la guerra di persone spesso impreparate si sovrapponeva a quello dell'evacuazione forzata delle popolazioni sui fronti interessati dal conflitto: oltre al dolore per le perdite subite, ci fu un altro importante prezzo psicologico da

pagare, ovvero il trauma delle famiglie e delle persone che, terminata la guerra, si trovarono a dover riacciare legami, richiamare affetti, ricomporre rapporti, ridare vita a delle comunità disgregate. Si trattò di un'opera in un certo senso più difficile del lavoro materiale della ricostruzione di case, strade e ponti.

Quando ebbe inizio la Grande Guerra anche per l'Italia, l'impatto psicologico sulla popolazione fu enorme. Nonostante l'accesa propaganda interventista, diventarono presto drammatiche le privazioni e le difficoltà derivanti dalla mancanza di un punto di riferimento per la famiglia (in una situazione di generale carenza di viveri), dall'angoscia per l'assenza dei familiari sotto le armi, dei quali per lungo tempo si persero le tracce, dalla nostalgia della vita perduta.

L'unico filo che manteneva un minimo legame tra la realtà del soldato e quella della propria famiglia era dato dalla corrispondenza postale. Paura e preoccupazione furono alleviate, in parte, dall'emozione al momento dell'arrivo della posta. Ogni lettera che arrivava poteva vincere l'ansia per la salute del soldato, poteva alimentare la speranza di un suo ritorno o della fine del conflitto. In ogni caso la Grande Guerra cambiò per sempre una generazione di persone che, dopo quella esperienza, non tornò mai più ad essere come prima, costringendola a prendere atto dei pericoli che minacciavano i presupposti di ogni vita individuale, dovuti a scelte fatte dalle classi dirigenti, sulle spalle della popolazione inerme. In questo complicato contesto le Poste giocarono un ruolo fondamentale.





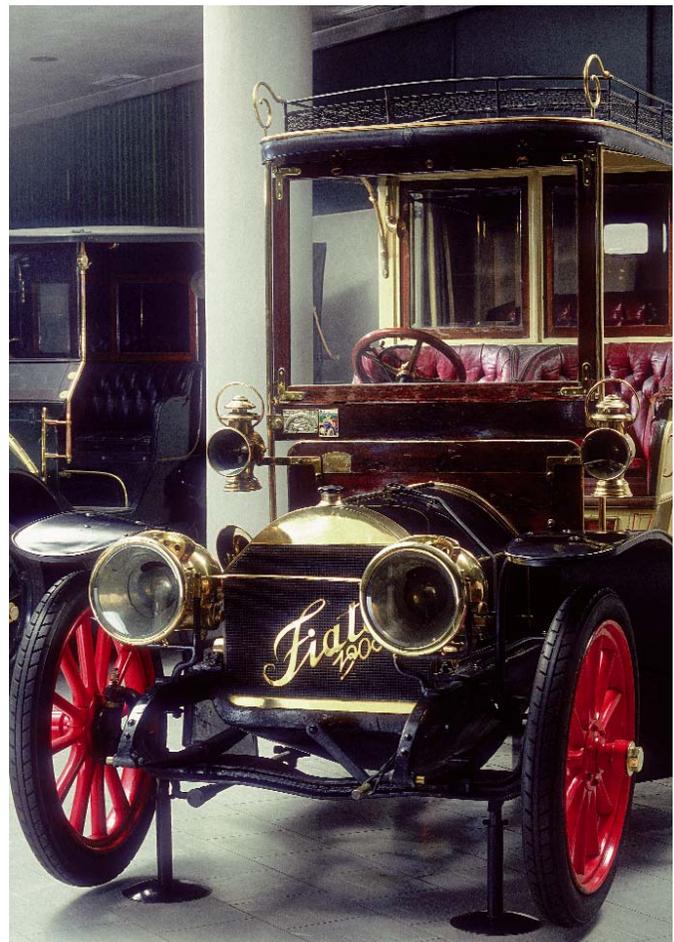
esistevano, fino a quel momento, grandi stabilimenti automobilistici solo in quattro Paesi (Stati Uniti, Germania, Inghilterra e Francia). Dopo appena due anni l'azienda italiana aveva già alle dipendenze 150 addetti e prodotto ben 73 vetture. Nel 1903 erano state impiantate già quattro fabbriche, con una produzione annua complessiva di 1300 automobili, che raggiunsero quota 18.000, con un vero e proprio boom italiano, nel 1914. La guerra aveva trasformato la Fiat nel maggior complesso industriale italiano, al quale si doveva il 70% della produzione automobilistica complessiva. Vi erano inoltre anche altre importanti aziende automobilistiche in via di espansione: l'Alfa Romeo a Milano, specializzata in auto da corsa, la Lancia, anch'essa a Torino, e la Maserati a Modena.

Guerra e industria: l'automobile

Anche il grande evento d'inizio secolo nel settore industriale italiano, la diffusione dell'industria automobilistica, ricevette dalla guerra un potentissimo impulso. A Torino il giovane imprenditore Giovanni Agnelli, proveniente dalla borghesia agraria piemontese, aveva dato vita alla produzione delle prime automobili italiane, fondando nel 1899 la Fiat. L'automobile, nei primi anni del Novecento, era ancora considerata un bene di lusso, un mezzo turistico o sportivo, e aveva una produzione assai limitata. Le prime fabbriche, di natura meccanico-artigianale, come la Isotta-Fraschini di Milano, avevano iniziato l'attività importando auto usate dall'estero, in particolare dalla Renault francese, per ripararle e rivenderle. Si trattava di un tipo di industria ad alto contenuto di innovazione tecnologica, non ancora esposta a una violenta concorrenza:

Un'industria nuova

- *A destra e sopra*, due dei primi modelli prodotti dalla Fiat: una vettura del 1906 e la 8HP del 1901.
- *Nella pagina a fianco*, una batteria antiaerea dell'esercito italiano impegnata sulle montagne dell'Adamello.





Poste in trincea: un sostegno al soldato

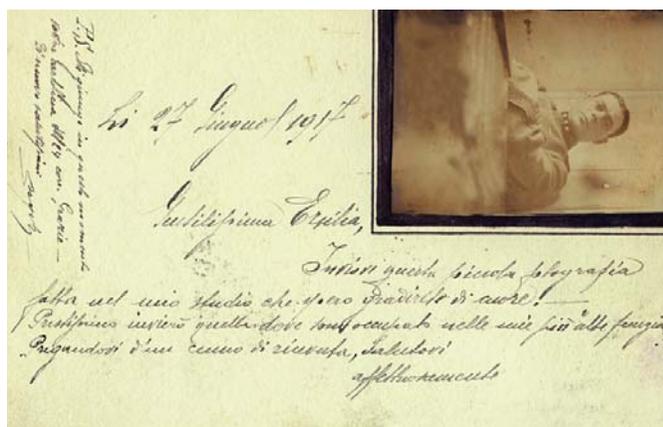
Le Poste: una prova di efficienza statale e di patriottismo

Negli anni della Grande Guerra, il servizio postale militare superò di gran lunga, per efficienza e volume di traffico, i servizi postali civili. Nonostante il modo affrettato in cui, scoppiata la guerra, l'Italia si trovò a dover mettere in piedi il servizio postale straordinario, e il momento particolarmente delicato che i postelegrafonici avevano appena attraversato nell'ambito delle rivendicazioni sindacali, la vicenda si rivelò un importante banco di prova per il futuro delle Poste italiane.

Il flusso postale si tradusse in circa un milione di documenti al giorno, fra lettere e cartoline; il picco assoluto venne raggiunto nel mese di luglio del 1917 con 4.700.000 spedizioni giornaliere. Il personale fu rapidamente addestrato, stabilendo di assimilare gli addetti postali tradizionali al personale militare, e il servizio rispose alle numero-

UN SERVIZIO IN TEMPI DIFFICILI

- **A destra**, due esempi di cartoline postali fotografiche. La loro diffusione raggiunse un picco negli anni più duri della guerra, in particolare nel 1917.
- **Nella pagina a fianco**, addetti al servizio postale militare al fronte; negli anni della Grande Guerra il servizio postale ebbe un'importanza enorme, sia per i militari sia per i civili.



Dalla guerra di Libia al 1915-1918: la posta militare



Al servizio del soldato, al servizio del Paese

● *Sopra*, esempi di cartoline postali in franchigia destinate alla corrispondenza dell'esercito: a coloro che combattevano sui fronti di guerra, qualunque fosse il loro grado, fu consentito di comunicare gratuitamente con i loro congiunti rimasti nella madrepatria.

Nei decenni successivi all'Unità l'Italia fu costantemente impegnata in guerre di varia portata, con spedizioni militari in diverse zone d'Europa e campagne coloniali in Africa. Per questo motivo occorre mettere in contatto i militari con il resto del Paese.

La posta militare, in realtà, era nata inizialmente per il servizio di collegamento in tempo di guerra fra i comandi militari e le unità mobili combattenti, realizzato con staffette e portaordini.

Gradualmente essa perse i caratteri di emergenza e fu organizzata con propri uffici (che si spostavano al seguito dei reparti), con bolli specifici (recanti la dicitura "Posta Militare") e mezzi di trasporto dell'esercito e della Marina, trasformandosi nel 1896 in un servizio autonomo di posta sul tipo di quella civile, che entrava in funzione non solo in caso di conflitto armato ma anche durante le normali manovre militari.

Le tariffe di invio della corrispondenza militare cambiarono spesso: si passò dalla gratuità iniziale a una semplice tassa a carico del destinatario, poi tornò la franchigia, durante la guerra di Libia nel 1911 e la Grande Guerra, mentre fu stabilita una tariffa ridotta per lettere e cartoline ricevute dai militari. Un altro tipo di agevolazione era prevista per i pacchi. Durante la Prima guerra mondiale fu istituito un pacco militare che poteva raggiungere 1,5 kg per l'invio di vestiti, oggetti di uso personale e tabacco, al costo di 30 centesimi e con modalità di spedizione semplificate (ne furono inviati oltre nove milioni). Le agevolazioni di tassa usate per l'esercito erano valide anche per il personale della Marina.

Particolarmente attiva fu la posta militare nelle colonie in Africa orientale, soprattutto in Eritrea. Almeno a partire dalla battaglia di Adua del 1896, alla penetrazione militare faceva seguito l'istituzione di nuovi stabilimenti postali, con uffici mobili, concentramenti, personale, mezzi e istituzioni speciali. Un'importante agevolazione, in questo caso, fu la concessione della franchigia alle corrispondenze dirette dalle colonie in Italia dai militari di qualunque grado.



se aspettative. L'ufficio centrale da cui partivano le direttive per lo smistamento della corrispondenza di guerra fu collocato a Bologna. Si stabilì di emettere una "busta postale" a tariffa ridotta, di color verdastro in modo che fosse riconoscibile, riservata ai familiari dei militari al fronte.

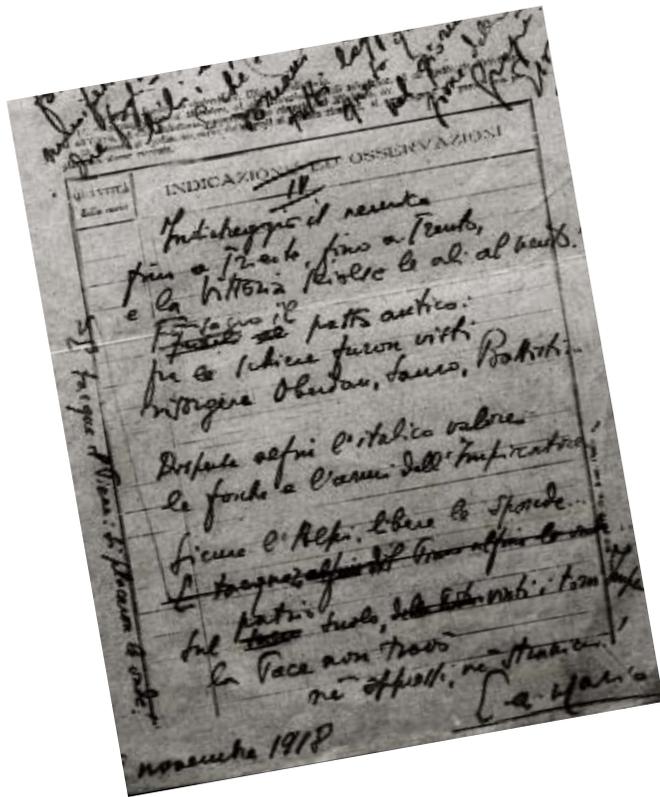
I risultati furono talmente soddisfacenti, anche in termini di rapidità di consegna della corrispondenza, che l'esperienza italiana costituì poi un modello anche per alcune amministrazioni di altri Paesi. Durante gli anni della guerra, infatti, solo lo 0,27% delle lettere gestite dalla Posta militare non raggiunse il destinatario. Nell'intero arco di tempo 1914-1918 furono smistati circa 4 miliardi di corrispondenze ordinarie, 170 milioni di raccomandate, 80 milioni di vaglia e 60 milioni di telegrammi. Ad aumentare il traffico previsto, relativo soprattutto allo scambio postale tra le abitazioni e il fronte, fu anche il gran numero di lettere e car-

toline (di cui non si era tenuto conto) che i militari si scambiarono tra loro sui diversi fronti. Sul versante telegrafico, durante la guerra furono costruiti 170 nuovi uffici (alcuni dei quali sottoterra) e 123 nuove palificazioni, per un totale di 1900 km con l'impianto di circa 29.000 nuovi pali e di circa 326.000 km di filo.

Uno dei motivi del positivo andamento finanziario delle Poste durante la guerra, oltre al flusso notevole di spedizioni, fu anche l'incremento tariffario (circa il doppio del costo iniziale), con aumenti in linea, comunque, con gli altri Paesi. Si tenga conto però che esistevano già da tempo agevolazioni e riduzioni di tariffa riguardanti i militari in servizio con grado fino al caporal maggiore.

LONTANO DA CASA

● *Sopra*, una cartolina fotografica raffigurante un gruppo di soldati impegnati al fronte e una cassetta mobile per la posta militare in uso durante la Grande Guerra.



L'esperienza della Posta militare che, come accadde per le ferrovie, fu chiamata a sostenere lo sforzo bellico nazionale in una visione patriottica, fu il punto di partenza per un migliore riordinamento del servizio negli anni successivi, in particolare in direzione di un alleggerimento burocratico e di una riduzione del personale amministrativo.

Censura e linguaggi cifrati

A partire dagli anni della Prima guerra mondiale fu ripristinato il controllo sulle lettere e reintrodotta la censura. In particolare essa riguardava le comunicazioni con i Paesi nemici, cui seguirono numerosi altri divieti e restrizioni man mano che la guerra si fece più dura. Fu proibito il linguaggio cifrato e i telegrammi potevano essere scritti solo in lingua italiana. Fu impedita la spedizione di qualsiasi tipo di

LA CANZONE DEL PIAVE

- *Sopra*, una curiosità storica: il manoscritto autografo della *Leggenda del Piave*, celebre canzone di E.A. Mario che celebrava la riscossa nazionale nelle fasi conclusive della guerra, così come fu vergato su un modulo dell'amministrazione postale (Mario era un dipendente delle Poste).
- *A destra*, una cartolina fotografica raffigurante un soldato italiano datata 30 marzo 1917.

giornale, scritto o manifesto che potesse essere portatore di messaggi di tipo politico.

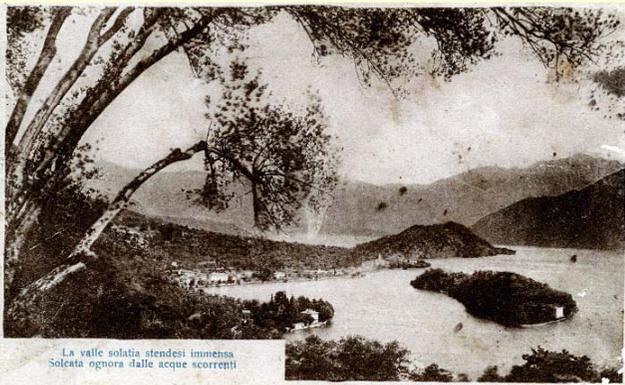
Durante la Grande Guerra la censura delle corrispondenze funzionava accanto al servizio postale, sotto la responsabilità delle autorità militari. Questo rallentava, giocoforza, la velocità della consegna (si tenga conto che ogni addetto poteva raggiungere una capacità censoria massima di 250-300 lettere al giorno). Nel 1915 iniziò la censura di guerra, che si estese non solo alle zone in cui avvenivano i combattimenti ma anche a un ampio numero di località considerate "sovversive". Le lettere erano censurate, in origine, dai comandi di truppa, che applicavano il bollo del reparto e il timbro "Verificato per censura". Solo nel 1917 furono create alcune commissioni di censura presso gli stessi uffici postali militari: un funzionario delle Poste assisteva non solo all'apertura delle lettere ma perfino al vaglio delle cartoline (per evitare che i paesaggi in



La cartolina postale: dalla guerra alle vacanze

Fin dalla fine degli anni Sessanta dell'Ottocento, durante un congresso dell'Unione postale internazionale a Vienna, si era fatto notare che molte lettere dal contenuto ridotto comportavano pratiche burocratiche troppo dispendiose. Fu ideata così la cartolina postale. Si trattava di un cartoncino prestampato, emesso dallo Stato come una vera e propria carta valore, che permetteva di comunicare a tariffa ridotta, purché si rinunciava alla privatezza del testo.

Le cartoline ebbero, in un primo tempo, un utilizzo limitato (il primo Paese ad usarle fu l'Austria), talvolta con il ricorso a parole in codice e testi cifrati. In Italia furono introdotte il 1° gennaio 1874, recanti l'effigie del re Vittorio Emanuele II, a un costo ridotto di



10 centesimi (con possibilità di risposta, compresa nel prezzo, da parte del destinatario). Pian piano però la cartolina iniziò a essere usata regolarmente e a diventare di moda, tanto che il volume di spedizioni passò

da 8.824.000 del 1874 ai 95 milioni del 1899. Alla fine del primo decennio del XX secolo e dopo la Grande Guerra, la richiesta di cartoline illustrate aumentò ulteriormente; esse vennero prodotte anche da industrie private e non solo dall'amministrazione statale. Furono considerate subito come un simbolo della modernità, utile accessorio di una vita quotidiana sempre più frenetica: siccome erano previsti più ritiri da parte delle Poste durante la giornata, la cartolina fu usata soprattutto per avere contatti rapidi all'interno della stessa città, per appuntamenti di lavoro o per motivi di tipo pubblicitario.

Gli italiani ne fecero presto un grande uso perché la consideravano comoda, oltre che economica e graziosa (grazie all'alta qualità raggiunta dalla stampa a più colori). Ve n'erano di vario tipo: augurali, a rilievo, commemorative, con fotografie di hotel, banche, assicurazioni, vedute di paesaggi e monumenti.

Le cartoline furono presto utilizzate dalla maggioranza degli italiani come un mezzo immediato per comunicare, simile al telefono ma meno costoso, e divennero anche uno strumento, oltre che di comunicazione privata, anche di propaganda (molto note e diffuse furono le cartoline con vignette che mettevano alla berlina famosi uomini politici).

Semplice e veloce

● *A sinistra*, una cartolina postale datata 27 giugno 1916 raffigurante un paesaggio del Mezzogiorno d'Italia. L'invenzione della cartolina, pratica ed economica, riscosse immediatamente un grande successo.

esse riprodotti potessero dare al nemico indicazioni utili sulla zona di guerra). L'ufficio centrale della censura fu impiantato a Treviso. Lo stesso tipo di controllo avveniva per qualsiasi tipo di comunicazione telegrafica e radiotelegrafica: lo Stato, mediante l'Istituto centrale militare radiotelegrafico, si assumeva il compito di stabilire cosa fare e cosa non far passare, senza tenere in alcun conto il diritto di proprietà delle linee telegrafiche.

Il motivo per cui la censura, durante la guerra, fu ferrea e implacabile non era solo dovuto alla preoccupazione di fornire indicazioni e informazioni utili al nemico, ma anche al timore che idee pacifiste e antimilitariste potessero diffondersi tra i soldati nelle trincee, generando malumore e insoddisfazione e incitando alla diserzione. Non casualmente, con lo scoppio della Rivoluzione russa nel 1917 le misure prudenziali in fatto di censura aumentarono ancora.

Donne e lavoro

L'ingresso della donna nel mondo del lavoro e le Poste

I primi anni del XX secolo videro le prime agitazioni da parte delle donne con la rivendicazione di un miglioramento delle proprie condizioni lavorative e, più in generale, dei propri diritti civili. Nel 1903 fu convocato il primo Consiglio nazionale delle donne italiane che si batteva per l'amministrazione dei beni familiari da parte della donna e reclamava il divieto del lavoro notturno. Nel 1910 nasceva la prima cassa di maternità, basata sul modello dell'assicurazione, mentre nel 1912 la socialista Anna Kuliscioff, in occasione del progetto di suffragio universale da parte del governo Giolitti, avanzò la richiesta del voto alle donne.

Le donne rivestirono un'importante funzione nell'assetto strategico del pubblico impiego e rappresentarono, in particolare, una delle strutture portanti dell'amministrazione postale. L'impiego delle donne negli uffici postali e telegrafici permise infatti all'amministrazione dello Stato un doppio vantaggio: rispetto agli uomini, la donna forniva un lavoro a "buon mercato", non solo dal punto di vista dello stipendio ma anche perché, lasciando il posto vacante per motivazioni varie (matrimonio, maternità) permetteva un più facile ricambio. Su queste basi si fondò lo sfruttamento del lavoro femminile, che gruppi sempre crescenti di donne



IMMAGINI DI DONNE

- *Sopra*, una cartolina postale reca l'immagine di una donna ricca ed evoluta, come piace immaginarla alla buona società in piena *belle époque*.
- *Nella pagina a fianco*, l'enorme differenza tra la "postina rurale" e la "postina cittadina". Come si vede, la prima utilizzava abiti spesso usati e di foggia contadina, mentre la seconda (ritratta in un bozzetto che risale al 1916) era vestita elegantemente e munita di un bel cappellino e di una borsetta all'ultima moda.



iniziarono a combattere, cercando di mobilitare l'opinione pubblica nazionale: nel 1908, l'Unione Nazionale femminile organizzò a Milano un convegno sul tema del lavoro a cui parteciparono ben seicento lavoratrici.

A differenza degli impiegati maschili a stipendio fisso, le donne postelegrafoniche non erano neanche inserite negli organici, erano pagate in ragione del lavoro effettuato, non avevano diritto alla pensione (se non in casi speciali, come le assistenti preposte alla direzione delle sezioni femminili). Anche le possibilità di un avanzamento di carriera e di mobilità sociale erano minime. Insieme ai minori, la categoria delle donne era quella che stava all'ultimo posto della scala gerarchica, era la meno pagata e veniva adibita alle man-

sioni inferiori. Solo tra il 1902 e il 1912 furono messe in atto le prime normative di tutela igienico-sanitaria, sul riposo settimanale e festivo del lavoro femminile. Nel 1909 la mobilitazione delle donne prese campo anche nel settore postale: le prime telefoniste milanesi entrarono in agitazione e tennero comizi pubblici contro una norma che oggi apparirebbe incredibile: il divieto di matrimonio imposto dai regolamenti ministeriali.



Una nuova figura lavorativa: la postina

All'interno della struttura postale le donne furono soprattutto impiegate (al pubblico e nella sala perforazioni), telegrafiste, dattilografe e postine. Si trattava, generalmente, di personalità coraggiose, diligenti, infaticabili, di solidi principi, alle quali era richiesto di riuscire a conciliare il lavoro con la realtà familiare.

In particolare, all'addetta al pubblico era richiesto un comportamento inappuntabile nei confronti dell'utente. Ma le donne lavoratrici si cimentarono anche nell'uso delle apparecchiature telegrafiche e nel servizio dei conti correnti (nei centri meccanografici "vaglia e c.c."), dove emersero per le loro spiccate capacità organizzative.

Un elemento propulsivo che indusse le Poste a rivolgersi alle donne fu la diffusione della dattilografia, mestiere tipicamente associato alle attitudini femminili, nelle mansioni postali, in particolare ai primi del Novecento. Nelle lunghe sale telegrafi le donne telegrafiste, con i tipici abiti della moda borghese dell'epoca, si succedevano, le une davanti alle altre, in fila ai loro tavoli con grandi lampade in sospensione per dar luce a tutto l'ambiente.

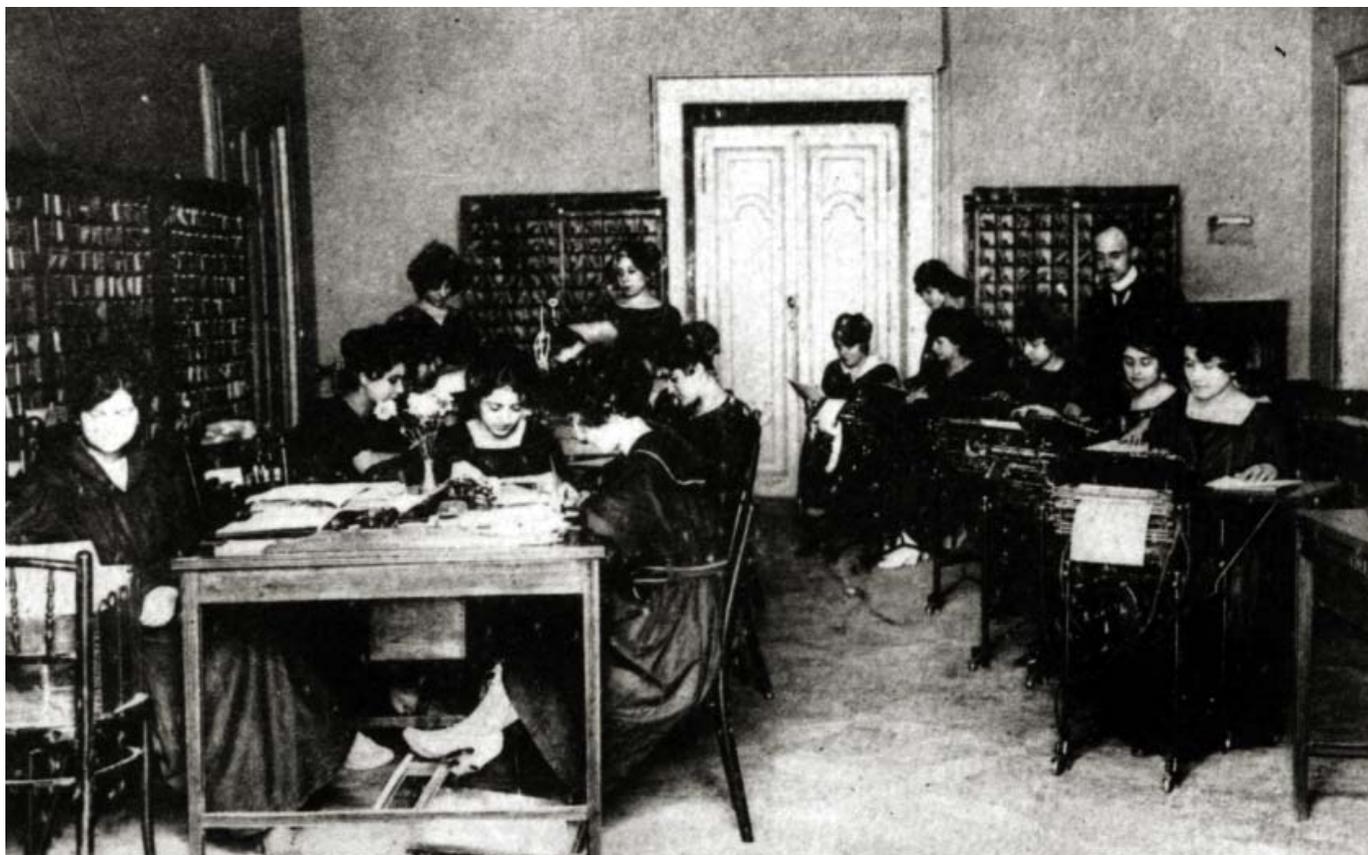
Un ruolo da protagonista, anche simbolicamente, ebbe comunque "la postina", una categoria lavorativa presente, seppure in modo limitato, fin dalla nascita delle Poste unite. La postina, almeno quanto l'addetta al pubblico negli uffici, rivestì un grande spazio nell'immaginario collettivo.

Donne impeccabili, spesso aiutanti e combattive, giravano per le strade della città o per i borghi rurali a consegnare le corrispondenze nelle abitazioni. La postina cittadina, nei primi anni del Novecento, si caratterizzava per un abbigliamento elegante (era munita di cappello e borsa alla moda), mentre la postina rurale utilizzava lunghi abiti usati e scarpe da lavoro.

Alla fine del XIX secolo le donne in servizio alle Poste erano ancora meno di ottocento. Scelte in un'età compresa tra i ventuno e i trentacinque anni, dovevano essere dotate di licenza elementare, di regolare esame di visita medi-

FORZA LAVORO AL FEMMINILE

● *Sotto*, la sezione conti correnti nell'ufficio postale di via Nazionale a Roma: come si vede, non ci sono addetti di sesso maschile fatta eccezione per l'uomo in piedi sulla destra che sembra essere un sorvegliante. Le condizioni di lavoro della manodopera femminile erano particolarmente difficili; inizialmente sottoposte a un duro sfruttamento, le lavoratrici postali dettero poi inizio a un vasto movimento rivendicativo per affermare i loro diritti.



ca e oculistica (era richiesta un'ottima salute fisica); se sposate, necessitavano del consenso scritto del coniuge, e potevano essere assunte, inizialmente, come assistenti, ausiliarie, commesse, incaricate in uffici postali di terza categoria. Le tipologie preferite nella scelta delle Poste erano le parenti nubili o le vedove di impiegati postali, le mogli e le figlie di militari e, più in generale, di impiegati del settore pubblico. Le ausiliarie telegrafiche, all'inizio del XX seco-



lo, che lavoravano in piedi nelle prime grandi sale di commutazione telefonica urbana, e che usufruivano, come le telegrafiste, di specifici corsi di formazione, erano meno di cinquecento. Col passare del tempo le assunzioni femminili aumentarono: nel 1910 le sole impiegate postali erano diventate quasi mille, con un aumento non molto significativo, mentre tra telegrafiste e telefoniste fu raggiunta quota tremila, in particolare durante la Grande Guerra.

Lettere di donne

La posta è sempre stato un mezzo di comunicazione privilegiato per le donne. Le lettere permisero a molte di esse di uscire dal chiuso delle proprie stanze o del mondo in cui, per forza di cose, erano relegate, e



raggiungere altre donne, amiche e parenti, oppure mariti, figli, amanti. Certamente la storia dell'emancipazione femminile si legge anche nella scrittura epistolare, che, per la sua natura intima e privata, fu spesso consapevole espressione di scambio paritario, come ancora, tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo, non era nella realtà. La scrittura epistolare era

usata, in particolare, da donne colte, appartenenti ai ceti della borghesia e della nobiltà, o gravitanti negli ambienti dell'arte. Personalità molto diverse e distanti tra loro, scrittrici, poetesse, attrici, pittrici (da Eleonora Duse ad Anna Kuliscioff, da Ada Negri a Sibilla Aleramo, da Grazia Deledda ad Amelia Rosselli, solo per ricordarne alcune), utilizzarono incessantemente questo mezzo: un filo diretto di comunicazione sociale, che esse alimentarono più degli uomini. Tuttavia, l'utilizzo delle lettere non fu esclusivo appannaggio delle donne di cultura elevata. Ricordiamo, per esempio, le missive che numerose donne, appartenenti al popolo o alla piccola borghesia, spesso vedove o mogli abbandonate, inviavano al Duce, per chiedere il suo diretto intervento nelle loro difficili situazioni personali. C'era poi il caso delle lettere che alimentarono, nei primi del Novecento, il nascente fenomeno del divismo, come quelle inviate al poeta Gabriele D'Annunzio, contenenti le più strane e insolite richieste. Nulla però al confronto di quelle ricevute, negli Stati Uniti, da un celeberrimo attore italiano come Rodolfo Valentino.

Una gloria nazionale

- *A sinistra*, Grazia Deledda (al centro della foto), l'unica scrittrice italiana ad aggiudicarsi, nel 1926, il premio Nobel.
- *Sopra*, l'istruzione per il servizio delle corrispondenze postali diramata dall'amministrazione nel 1908.

Nuovi mezzi di trasporto postale

Il trasporto tradizionale della posta

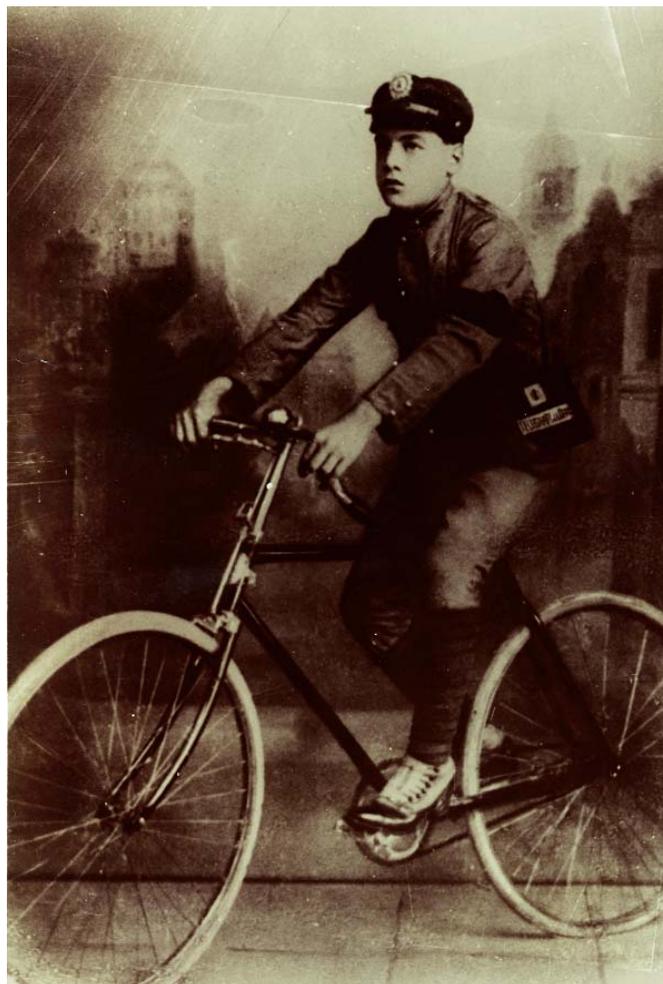
Parte decisiva del servizio postale è sempre stato l'impiego delle tecnologie disponibili per il trasporto più rapido possibile degli oggetti postali. Per svolgere questa mansione nel migliore dei modi, le Poste si attivarono per utilizzare la fitta rete di trasporti disponibili, via terra, via mare e poi via aria. Dopo i cavalli, il treno e le navi, si cominciò quindi a utilizzare anche altri mezzi.

Quando ai primi del Novecento le tramvie cominciarono a svilupparsi all'interno delle grandi città, visti i vantaggi di rapidità sugli altri mezzi le Poste trovarono conveniente utilizzare anche questo veicolo per lo scambio delle corrispondenze e per la consegna dei giornali. In alcune città (Roma, Torino, Milano) le stazioni tramviarie furono dotate di cassette postali.

Anche il ciclo ebbe un ruolo postale non secondario, a partire dagli inizi del secolo e in particolare durante il primo conflitto mondiale. Il suo contributo fu fondamentale anche nell'economia della ricostruzione, a causa della mancanza di carburante. Nacque così il servizio postale in bicicletta,

POSTINI IN BICICLETTA

● *A destra*, le Poste impiegarono ogni mezzo di locomozione per garantire il servizio: un fattorino addetto alla consegna dei telegrammi in un'immagine del 1915.



anche sulla scia della notorietà che quell'agile mezzo di locomozione aveva acquistato soprattutto dopo l'organizzazione, nel 1903, del primo Tour de France (seguito sei anni più tardi dal primo Giro d'Italia).

Negli anni Venti i maggiori progressi furono fatti nel campo del trasporto su gomme e a motore: l'automobile divenne presto il mezzo più diffuso. Anche la posta iniziò a viaggiare in furgoni e autocarri, che garantivano maggiore capienza e potevano effettuare lunghi percorsi non serviti dalle ferrovie. Mentre avveniva questa rivoluzione, comunque, durante la guerra i militari utilizzarono se necessario, insieme ai nuovi mezzi di locomozione, anche sistemi postali del tutto anacronistici come i piccioni viaggiatori: i dispacci, fotografati e ridotti in piccole dimensioni su pellicole o scritti su strisce di carta leggera, venivano infilati in tubetti e fissati al corpo dei volatili.

Mezzi postali di navigazione

Le linee di navigazione marittima necessarie ai servizi postali erano sempre state sovvenzionate dallo Stato con specifiche convenzioni. Le navi che operavano questo servizio in concessione governativa godevano della qualifica di "nave postale". In un primo momento fu potenziato il servizio nazionale, poi quello verso il Mediterraneo e verso continenti come l'America e l'India; infine, dopo la conquista delle colonie, anche verso l'Africa. Le lettere consegnate dalle navi nei vari porti di attracco venivano bollate dagli uffici postali con timbri che ne indicavano la prove-

POSTINI IN AUTOMOBILE

● *Sotto*, prime apparizioni dell'automobile nel servizio postale: un furgone per lo svuotamento delle cassette d'impostazione in piazza di Spagna a Roma nel 1910.



La posta pneumatica

Per accelerare il servizio di spedizione dei telegrammi, nel 1907 fu deciso di adottare anche in Italia un sistema già in uso da tempo negli altri Paesi europei con ottimi risultati: la posta pneumatica. Si trattava di



mettere in collegamento gli uffici postali delle più importanti città italiane (Roma, Napoli, Torino ma soprattutto Milano, con 42.000 km di tubi) mediante una rete di tubazioni che, grazie all'aspirazione del-

l'aria contenuta al loro interno, mettevano in movimento contenitori di forma cilindrica in grado di contenere un gran numero di corrispondenze (tubi di Lamson). Per motivi logistici i primi impianti di posta pneumatica furono collocati nelle stazioni ferroviarie. Con lo stesso metodo le Poste inaugurarono il servizio "espresso urgente", che non ebbe però grandi risultati di utenza. Questo tipo di servizio non fu valorizzato al massimo dalle Poste: per anni si continuò ad affermare di voler investire ingenti capitali nella realizzazione di impianti specifici, ma poi non se ne fece nulla. Anche in questo caso si pagò, in Italia, il pedag- gio di una certa mancanza di iniziativa da parte dei gruppi capitalistici: le prime ditte a tentare la creazio- ne degli impianti furono straniere, inglesi e tedesche. Per la verità, dopo poco, la posta pneumatica finì per essere del tutto superata dal telefono, in grado di accelerare assai di più la diffusione dei telegrammi. L'Italia fu l'unica nazione ad avere stampato, dal 1913, francobolli specifici per la posta pneumatica.

Macchinari d'avanguardia

● A sinistra, l'impianto di posta pneumatica urbana negli uffici centrali del palazzo delle Poste in piazza San Silvestro a Roma.

nienza e con l'indicazione "Via di mare". Nei primi anni del secolo furono istituiti servizi postali a bordo di piroscafi civili, sull'esempio di quelli esteri (assai noti erano i "paquebot" ovvero i "pacchetti a vapore" sui battelli francesi). I bolli postali forniti alle navi postali dello Stato italiano riportavano l'indicazione "Regia nave", seguita dal nome dell'unità. C'erano inoltre gli uffici natanti, ovvero uffici postali ambulanti istituiti a bordo di navi anziché di treni, che offrivano servizi identici. In realtà, i primi uffici natanti non furono utilizzati via mare ma via lago, e per l'esattezza sul lago Maggiore. In alcune zone d'Italia svolgevano servizio mezzi particolari, dovuti alla geografia dei luoghi: i più noti furono i piroscafi lagunari, che prestavano servizio a Venezia, a Chioggia e a Jesolo.

Dai primi del secolo agli anni Venti non vi furono innovazioni di grande peso. I vecchi accordi che risalivano all'Unità e poi al 1892 e obbligavano le navi della Marina e quelle private convenzionate al trasporto gratuito per lo Stato furono modificati al termine della Grande Guerra. Furono allora stabilite nuove regole internazionali, che però non intaccarono il principio della gratuità del trasporto.

Gli aerei postali

Ai primi del Novecento fu dato grande impulso ai trasporti postali per via d'aria, cioè con aeroplani o dirigibili. I primi "ballons montés" (palloncini aerostatici con pilota a bordo e con ingenti carichi postali) erano stati messi in aria in



Francia negli anni Settanta dell'Ottocento. In Italia questo genere di esperimento di volo postale con piccoli missili non diede i risultati sperati e non divenne mai operativo. Il nostro fu comunque uno dei primi Paesi a cimentarsi con i voli (i pionieri nel settore furono i noti fratelli Wright nel 1903), con le manifestazioni aeree del maggio 1911 che videro la partecipazione dei più grandi aviatori dell'epoca e con le prove inaugurali di volo Milano-Torino e Torino-Roma (su un biplano trasformato in un monoposto posta-

POSTINI IN AEREO

● *Sopra*, un'immagine di inizio Novecento: i primi esperimenti di volo sono stati appena compiuti e già si tenta la spedizione della corrispondenza per via aerea; la cassetta di impostazione a destra risale al 1917.

le, con a bordo 200 kg di corrispondenze e alcune copie dei giornali "La Gazzetta del Popolo" e "La Stampa"). In quell'occasione fu emesso il primo francobollo di posta aerea del mondo. Con i successi dei primi voli, prese corpo l'idea di trasportarvi la posta. In tempo di guerra l'aereo non solo avrebbe permesso tempi di recapito assai più rapidi ma correva meno rischi di essere colpito rispetto ai veicoli e alle locomotive. La Prima guerra mondiale sollecitò aggiornamenti tecnologici per la costruzione di aerei sempre più affidabili. Durante la guerra furono effettuati i primi voli di posta aerea, ben 850 missioni, dall'Albania a Brindisi, con emis-



L'ITALIA ALL'AVANGUARDIA NELLA POSTA AEREA

- *Sotto*, esperimento di posta aerea, risalente al maggio 1917, celebrato dal relativo francobollo.
- *Sopra*, il calendario postale del 1916, col volo su Trieste.

sione speciale di francobolli. La prima linea aerea postale ufficiale fu quella per la tratta Civitavecchia-Terranova, nella quale entrarono in servizio apparecchi (otto idrovolanti militari) e personale provenienti dal ministero della Guerra. Nel 1917 fu percorsa per la prima volta la tratta Napoli-Palermo a mezzo idrovolante: al termine delle tre ore di volo il velivolo fu accolto da una folla di 150.000 siciliani. Il settore postale aereo esercitò una forte attrazione sui privati (Fiat, Caproni, Piaggio, Breda). La Bastogi tentò di acquisire una sorta di monopolio nel settore, a livello nazionale e riguardo alle colonie italiane, allargandosi fino a rotte intercontinentali (in prevalenza verso le Americhe, dove c'era la maggior parte degli emigranti italiani). La corrispondenza di posta aerea era realizzata su carta più leggera, motivata dai limiti di peso sui voli, e aveva un piccolo costo aggiuntivo.



Poste e innovazioni

Dall'arretratezza cronica al potenziamento meccanico

Nel settore postale, nonostante il forte aumento del volume delle corrispondenze, i mezzi meccanici e tecnologici, che in altri settori avevano iniziato a sostituire gli uomini (con riduzione di costi, aumento della velocità e della precisione del lavoro), in Italia erano praticamente inesistenti. Ancora alla fine della guerra solo pochi uffici (in genere quelli centrali) erano dotati di una bollatrice elettrica. I locali, come denunciavano gli impiegati, erano umidi e inadeguati. Il servizio ferroviario era ancora scadente e soprattutto non era stato adeguatamente accompagnato dall'utilizzo di altri mezzi più moderni di comunicazione. Ancora agli inizi del Novecento più di tremila Comuni erano privi di servizio postale e altrettanti di quello telegrafico. L'apparato telegrafico celere esisteva ma non vi erano i fili per attivarlo e, in caso di interruzioni, i telegrammi erano spediti, paradossalmente, per posta ordinaria.

L'Italia soffrì uno stato di arretratezza soprattutto nel campo delle innovazioni tecnologiche nel lavoro di ufficio; più in

PRIMI PASSI TECNOLOGICI

● *A destra*, un amplificatore Marconi del 1918 in uso presso gli uffici telegrafici italiani.



generale, del resto, il mancato ammodernamento della pubblica amministrazione era uno dei problemi nazionali. La meccanizzazione, in sostanza la prima fase dell'industrializzazione del servizio postale, ebbe inizio dopo la Grande Guerra, con l'applicazione di strumenti e macchine più moderne. Il miglioramento dei macchinari era in linea con le teorie tayloriste (che dagli Stati Uniti si stavano diffondendo anche in Europa in quegli anni), fondate su due elementi chiave, l'organizzazione e la tecnologia. Si guardò all'estero, soprattutto a Inghilterra e Germania, dove macchine di vario genere, soprattutto per la bollatura, l'annullamento dei francobolli e lo smistamento della posta, erano utilizzate già da tempo. I progressi e i rendimenti migliorarono notevolmente: basti pen-



sare che una bollatrice elettrica permetteva di far passare il numero delle corrispondenze, rispetto al lavoro manuale, da 2000 a 40.000 in un'ora. Fecero la loro comparsa anche i primi distributori automatici di vaglia, la macchina per accettare le raccomandate, i distributori automatici di francobolli, le addizionatrici e le calcolatrici. Furono anche utilizzati nuovi strumenti per i collegamenti interni tra uffici postali: montacarichi, elevatori, piani scorrevoli, teleferiche.

Dal telegrafo alle telecomunicazioni

Tra gli inizi del secolo e gli anni Venti il settore telegrafico fu notevolmente potenziato. Dopo l'invenzione di Marconi, a partire dal 1907 furono stabilite le prime comunicazioni transoceaniche affidabili. Le prime radio non erano ancora in grado di trasmettere la voce ma erano idonee ad inviare semplici segnali: erano quindi ideali per il codice Morse. I primi segnali trasmessi venivano ricevuti da tutte le stazioni, con gravi problemi di riservatezza, e avevano un volume molto limitato di messaggi inviabili. In compenso furono presto installate stazioni radio anche sulle navi, mentre notevoli progressi furono fatti anche nel settore della telegrafia sottomarina, con una rete di cavi che univa i continenti. Grazie ai cavi stesi nelle profondità marine si venne a creare la prima rete veramente internazionale di telecomunicazioni. L'idea che si potessero comunicare nel

NUOVI MEZZI DI COMUNICAZIONE

- **In alto a sinistra**, apparecchio telefonico speciale "Brunè-Turchi" per telegrafia e telefonia simultanee.
- **In alto a destra**, apparecchio telefonico B.L. Fatme, utilizzato presso il Quirinale da Vittorio Emanuele III.
- **A destra**, detector magnetico Marconi a orologeria (1902) sperimentato a bordo della nave Carlo Alberto. Questo apparecchio, in uso fino all'invenzione dei rilevatori a cristallo e delle valvole, permise i primi salvataggi in mare, dai passeggeri del transatlantico Republic (1909) a quelli del Titanic (1912).

giro di minuti od ore informazioni e messaggi da un capo all'altro del mondo, velocizzando tempi che fino a poco prima erano stati almeno di giorni o settimane, ebbe un impatto incredibile sull'opinione pubblica. Parallelamente cresceva l'importanza del ramo telefonico.

La continua ricerca volta ad aumentare la velocità delle trasmissioni, riducendo nel contempo i costi del servizio, portò a sviluppare, a partire dagli anni Venti, la cosiddetta telescrivente. Si trattava di una macchina simile alla macchina da scrivere, sulla quale l'operatore componeva il testo da inviare. I caratteri digitati venivano automatica-



mente codificati secondo un codice a cinque "bit" (il codice Baudot), mentre il testo ricevuto veniva stampato su un foglio di carta. Successivamente nacque una rete di telecomunicazione specifica per le telescriventi, detta rete Telex, che era in grado di commutare automaticamente le comunicazioni. Alla fine degli anni Venti venne finalmente impiantata la prima stazione fototelegrafica nel nostro Paese, a Roma, grazie alla quale fu possibile trasmettere fotografie e disegni.

Crisi e tentativi di riforme postali

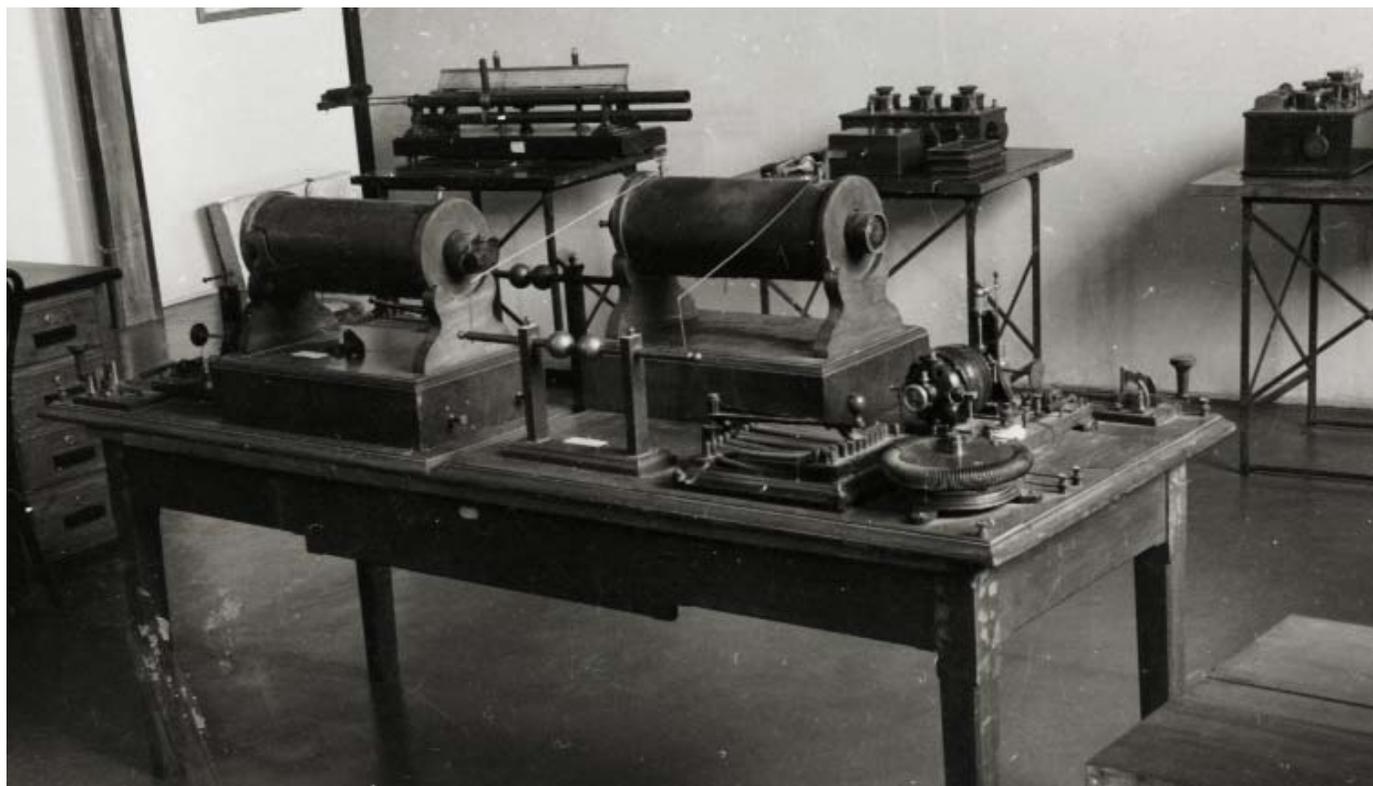
Il ritorno alla normalità, al termine del conflitto bellico, fu contraddistinto, per le Poste, da tutta una serie di problemi. Gli anni di guerra, durante i quali le Poste si erano impegnate totalmente al servizio della patria, avevano acuito alcune questioni precedenti, e ne proposero altre nuove. La ripresa del servizio quotidiano tradizionale segnò un peggioramento della qualità e della rapidità della consegna. Il problema più grave era però quello del negativo andamento economico (dovuto in particolare al calo del traffico causato dall'aumento delle tariffe). Materiali e strutture avevano subito un certo logoramento e in alcuni casi anche danni ingenti. Gli addetti erano stati sottoposti a un lavoro snervante e continuo ed erano stanchi. Iniziarono le prime polemiche contro l'eccesso della burocrazia, che, durante il conflitto, era cresciuta e aveva con-

NEL SEGNO DI MARCONI

● *Sotto*, il gruppo radiotelegrafico Marconi (1903) usato per i primi esperimenti eseguiti dall'amministrazione postale italiana.

quistato posizioni di primo piano nell'amministrazione postale. C'era inoltre da gestire l'enorme numero di impiegati, ben più alto di quello delle altre amministrazioni pubbliche, in uno scenario di scarsissima flessibilità del lavoro. Il personale postale e telegrafico (già ampio) era passato tra il 1915 e il 1921 da 40.000 a quasi 50.000 unità, soprattutto per le esigenze riscontrate durante il periodo bellico. Durante la guerra, in fase di emergenza, nessuno era stato licenziato: dopo il 1918 si iniziò a parlare, invece, di necessità di sfolto del personale.

In questo senso le Poste, per il loro connotato industriale, si prestavano a diventare una sorta di laboratorio per i primi tentativi riformatori. Dubbi sorsero sulla necessità o meno di mantenere il servizio nelle mani pubbliche o se darlo in gestione ai privati. Infine si avanzò nel dibattito postale anche la proposta di smantellare il ministero per istituire al suo posto un ente autonomo indipendente, con un consiglio di amministrazione dotato di funzioni esecutive e non solo consultive. Ci avrebbe pensato, di lì a poco, il regime fascista a rimettere in moto il dinamismo delle Poste italiane.





4 Dal fascismo alla Seconda guerra mondiale

Autarchia e ruralismo

Benito Mussolini in un momento della cosiddetta "battaglia del grano": il tentativo di dare al Paese l'autosufficienza alimentare.

Un mondo in crisi

Nell'ottobre del 1929 il mercato azionario di New York conobbe il più grande crollo della sua storia. In una sola giornata circa tredici milioni di azioni cambiarono proprietario, provocando una perdita complessiva, per l'economia americana, di nove miliardi di dollari. Fu il cosiddetto "giovedì nero". A gettare il mondo intero in una devastante fase recessiva fu soprattutto il comportamento degli operatori finanziari statunitensi, che in precedenza avevano favorito una lunga serie di profitti e alimentato una colossale bolla speculativa. E sulla scia di New York, nonostante le misure adottate dalle banche centrali, crollarono tutte le borse europee: il calo di produzione, investimenti, redditi e depositi bancari che ne seguì provocò, a sua

volta, la caduta dei prezzi dei beni primari, l'aumento dei debiti e delle giacenze nei magazzini. I vincoli protezionistici completarono l'opera, creando gravissime difficoltà al commercio internazionale. Tutti gli strati sociali, dai più agiati ai più popolari, furono colpiti dalla recessione; persino i proprietari terrieri e immobiliari, nel vecchio come nel nuovo mondo, si trovarono improvvisamente di fronte a un futuro incerto. E tra le conseguenze della crisi ci fu anche l'allentarsi dei vincoli di collaborazione economica internazionale: da quel momento, quasi ogni Paese agì per proprio conto nel difendere la sua economia.

Paura e trionfo

- *Sotto*, folla a Wall Street in attesa di notizie il giorno del crollo della borsa nell'ottobre 1929.
- *Nella pagina a fianco*, Mussolini a Torino festeggiato dalla folla. Illustrazione di Beltrame per "La Domenica del Corriere", 6 novembre 1932.



Inizialmente, in pochi avevano intravisto la gravità del fenomeno. Ma i trenta milioni di disoccupati degli anni successivi divennero una difficile realtà con cui le classi dirigenti dei Paesi occidentali non poterono fare a meno di confrontarsi. Gli effetti della depressione del 1929 mostrarono drammaticamente la vulnerabilità di un'economia di mercato priva di controlli: anche l'America sottopose a revisione i miti liberisti e dette l'avvio a un periodo di maggiore intervento dello Stato nell'economia. La crisi mondiale fece sentire presto i suoi effetti anche in Italia. A essere maggiormente colpiti furono il commercio estero, gli stipendi e l'occupazione (soprattutto nel settore agricolo, ma anche in quello industriale). Enormi furono anche le conseguenze politiche degli eventi del 1929: la Grande crisi fu uno dei fattori che aprì la strada, in Europa, a esperienze totalitarie.

La mitologia del fascismo

Quando in Italia, nel 1922, Mussolini assunse la guida del governo dopo la Marcia su Roma, sfruttando l'indecisione della monarchia, l'instabilità dei precedenti governi liberali e le divisioni tra i partiti dei lavoratori, non tutti capirono che si trattava di un evento che avrebbe caratterizzato per più di vent'anni la vita politica italiana. Presto, e in particolare con le "leggi fascistissime" del 1926, prese forma un regime autoritario, che portò allo scioglimento dei partiti e dei sindacati; un regime fondato su criteri di gerarchia e obbedienza, sull'uso della violenza e delle milizie speciali, portatore di un acceso nazionalismo. Accanto ai concreti indirizzi politici furono i tratti simbolici del fascismo a esercitare un notevole ascendente sulle masse popolari. La figura del Duce, innanzitutto: carismatica, infallibile, insieme paterna e autoritaria; i continui riferimenti all'antica Roma, come il fascio littorio, che rappresentava il potere dei consoli di punire con le verghe e di esercitare il diritto di vita e di morte; l'organizzazione scolastica, con "i figli della lupa", "i balilla", "gli avanguardisti"; i motti



a fini edificanti o propagandistici, tra cui il famoso "credere, obbedire, combattere". Accanto a tutto ciò, alcuni organismi chiave vigilavano sulla diffusione della dottrina fascista (il Minculpop in particolare, creato per imbavagliare la cultura – stampa, radio, cinema, case editrici). Particolare cura fu dedicata allo sport, attraverso gare e parate, e con la creazione del Coni, alle dipendenze del partito unico. Fu l'impatto delle immagini a caratterizzare in larga misura la percezione del ventennio: dai discorsi gridati dai balconi dei grandi palazzi ai cantieri in festa, dalle celebrazioni sui tetti delle vecchie case in demolizione alla figura del Duce munito di piccone o rastrello, o anche in giacca e cravatta mentre, energico, caricava il fieno su un carro per la sua "battaglia del grano".



Il fascismo fu, dunque, nelle sue simbologie, un regime destinato a una società di tipo nuovo: erano finiti i tempi in cui le masse potevano essere ignorate, come aveva dimostrato la rivoluzione bolscevica. Mussolini cercò infatti, populisticamente, di coinvolgerle, irregimentandole e creando le mode da seguire. In cambio di un consenso asettico, il Duce permise agli italiani una partecipazione illusoria alla vita dello Stato, dimostrando di prendersi apparentemente cura dei problemi della gente comune e utilizzando, a questo scopo, qualsiasi mezzo di propaganda. Anche le tante opere pubbliche messe in atto dal fascismo si inseriscono in questo contesto: l'architettura monumentale rappresentò la mitizzazione dell'immagine di Mussolini.

La presenza dello Stato sul territorio: politica economica e sociale

La politica economica del fascismo sintetizzò due aspetti, il liberismo e l'interventismo dello Stato, per rafforzare il blocco tra i gruppi conservatori e agrari e i settori dell'alta borghesia industriale e finanziaria che avevano favorito l'avvento del regime. Fu una

politica che difese la lira e restrinse il credito, ciò che portò a una minore competitività delle esportazioni ma avvantaggiò in un primo momento gli impiegati dello Stato e alcune categorie della media borghesia, i cui stipendi ebbero alcuni aumenti dopo anni di perdita del loro potere di acquisto dovuta alla guerra, per poi essere nuovamente abbassati (ben del 50% per i lavoratori agricoli) dopo le ripercussioni della crisi di Wall Street. Assai severa fu la selezione della classe dirigente e degli ingressi nel pubblico impiego: nessuno poteva ottenere un lavoro se non era provvisto di un libretto sul quale erano riportate informazioni sul proprio passato politico. Fu poi ridotto, fin dagli esordi, il personale statale facente capo al ministero delle Comunicazioni, che passò dai 264.000 addetti del 1923 ai 210.000 del 1926. Il fascismo si caratterizzò anche come fenomeno attento al mondo agricolo (la "battaglia del grano") e perseguì obiettivi di crescita demografica. La produzione

L'Italia rurale

- *Nella pagina a fianco*, Mussolini visita le bonifiche dell'Opera nazionale combattenti nelle paludi pontine.
- *Sopra*, un'immagine della campagna pavese al tempo della "battaglia del grano".

di grano aumentò annualmente da 40 a 60 milioni di quintali, mentre venivano distribuite, ogni 21 aprile, le medaglie agli agricoltori più capaci; ma si trattava di una produzione non particolarmente redditizia, e alla fine il prezzo del grano divenne più alto del 50% che in America. La politica agraria del fascismo non ridusse lo squilibrio tra l'agricoltura del Nord e quella del Sud del Paese, ma anzi lo aggravò. Iniziarono poi la politica di sussidio ai matrimoni e gli incentivi per le famiglie numerose, con prestiti e finanziamenti, incoraggiando le donne a rimanere a casa. Un'altra battaglia fascista fu quella per le bonifiche integrali dei territori malarici, con somme ingenti stanziare per bacini, fiumi, zone montane, che incisero in modo limitato nello sviluppo agricolo italiano. La bonifica dell'Agro Pontino, dove furono fondate

Littoria e Sabaudia, rappresentò una concreta realizzazione, in parte a carico dello Stato e in parte dei proprietari terrieri riuniti in consorzi. Miglioramenti consistenti furono fatti invece nel settore delle comunicazioni, in particolare dei treni, dell'elettrificazione, delle autostrade, dell'aeronautica. Anche l'industria fece considerevoli progressi, soprattutto quella legata ai settori chimico, elettrico, siderurgico e automobilistico. Nel campo della legislazione sul lavoro, la giornata lavorativa di otto ore, conquistata con dure battaglie operaie, fu rapidamente abbandonata, mentre la disoccupazione diminuì lievemente. Si assistette, infine, all'esodo dalle campagne, al quale il fascismo tentò di porre rimedio emanando un decreto che stabiliva la necessità di un'autorizzazione del prefetto per spostarsi in città.





Intellettuali al confino

Il confino politico, ovvero quel provvedimento di polizia imposto senza un regolare processo, e quindi fuori dalla legge, fu lo strumento di controllo sociale e di coercizione culturale che il regime fascista mise in atto durante il ventennio, in particolare a partire dal 1926, quando la dittatura si consolidò, e nel 1938, dopo l'approvazione delle leggi razziali. Colpì indistintamente cittadini comuni, oppositori politici, intellettuali, ebrei, portatori di handicap, omosessuali. Si trattava di una sorta di messa al bando dalla società, con il trasferimento e la reclusione, spesso in catene e senza il rispetto dei più elementari diritti civili, in località segrete, dislocate su isole remote o in luoghi difficilmente raggiungibili. Al confino finirono molti dei più grandi intellettuali e politici antifascisti, dai fratelli Rosselli a Carlo Levi, da Cesare Pavese ad Antonio Gramsci. Deputati, avvocati o scrittori di primo piano, vissuti spesso in grandi città, dalle tante

Due grandi intellettuali

● *Sopra*, due illustri confinati: Carlo Rosselli (a sinistra) ed Emilio Lussu.

sollecitazioni culturali e sociali, (uffici, redazioni di quotidiani, case editrici, cinema), si trovarono improvvisamente trapiantati in qualche sperduto paese all'altro capo dell'Italia, lontani da tutto. Alcuni di loro, come Levi e Gramsci, usarono l'isolamento per ritrarre zone dimenticate del Paese o per riflettere sulla realtà sociale e storica italiana (elementi molto evidenti in opere come *Cristo si è fermato a Eboli*, schizzo della Basilicata profonda, o nell'enorme e frammentario lavoro dei *Quaderni dal carcere*); altri, come Pavese, vissero quell'atto coercitivo e quello spaesamento con il rifiuto di una realtà così diversa rispetto a quella da cui provenivano. Alcuni combatterono nella Resistenza, impugnando armi vere, altri si opposero al fascismo da uomini di cultura, con la penna, l'unica arma che sapessero usare. In entrambi i casi le lettere, spedite con periodicità variabile, ai familiari, agli amici, alle donne, costituiscono un vero e proprio monumento umano e letterario, la viva testimonianza di un periodo storico ma anche un diario di esistenze e personalità diverse tra loro unite nella stessa sorte. Anche in questo caso le Poste funzionarono, da strumento essenziale di dialogo e di contatto tra gli uomini.

Economia e finanza di guerra

La fisionomia economico-sociale italiana durante la Seconda guerra mondiale cambiò decisamente rispetto agli anni precedenti. Lo sviluppo economico del Paese tra il 1923 e il 1939 era stato notevole, nonostante la Grande crisi, soprattutto in termini di reddito nazionale. Il prodotto interno lordo del settore agricolo era passato da 39 a 42 milioni di lire, quello industriale da 29 a 50 milioni, quello del terziario da 35 a 50 milioni. Gli addetti dei tre diversi settori nel 1938 erano così suddivisi: dieci milioni (52%) nell'agricoltura, cinque milioni (26%) nell'industria, quattro milioni e mezzo (22%) nelle attività terziarie. Un processo di modernizzazione, di industrializzazione e di sviluppo delle attività terziarie aveva caratterizzato l'Italia

nel periodo fascista e aveva portato a una crescita numerica sia degli operai sia dei ceti medi, in particolare degli impiegati nel settore pubblico come in quello privato. Questo processo si era accompagnato però a un'accentuazione degli squilibri settoriali e territoriali, in particolare dell'annoso contrasto tra Nord e Sud.

Negli anni di guerra la situazione si aggravò: diminuirono i consumi della classe operaia, dei contadini e della piccola borghesia, soprattutto degli impiegati pubblici, ma diminuirono anche gli stipendi, che raggiunsero un livello di poco superiore al minimo necessario per la sussistenza; ciò costrinse centinaia di migliaia di lavoratori italiani, soprattutto meridionali, braccianti e operai non qualificati, a emigrare. Più in generale, la situazione economica dell'Italia durante il conflitto si caratterizzò per alcuni elementi: il peso delle spese militari, la svalutazione della lira con conseguenze inflazionistiche, l'aumento del debito pubblico (attraverso l'emissione di Buoni del Tesoro) e soprattutto la politica autarchica (di autosufficienza produttiva), che implicò la riduzione del volume delle importazioni e del commercio estero.



Il patto scellerato

- *Sopra*, la prima pagina della "Tribuna Illustrata" in occasione della visita di Mussolini in Germania.
- *Sotto*, folla in piazza Venezia il giorno della dichiarazione di guerra.





IMPOSTAZIONE

Le Poste del regime

Il potenziamento delle Poste e il Ministero delle Comunicazioni

Durante gli anni del fascismo le Poste fecero un chiaro salto di qualità. Il regime fu infatti mosso da una volontà tecnocratica e gerarchica, indirizzata verso tre obiettivi: la modernizzazione e la razionalizzazione del servizio postale, con l'introduzione dei nuovi metodi tayloristi per sollecitare una maggiore efficienza e produttività; lo sfoltimento del personale, che passò dai 53.000 addetti – compresi quelli telefonici – del 1922, ai 34.000 del 1926, fino ai 29.000 del 1934; la semplificazione delle procedure burocratiche. Dietro questi obiettivi si celava l'idea di fondo di Mussolini, quella di risolvere la crisi economica senza inimicarsi le forze capitalistiche che lo sostenevano ma assicurandosi anche il consenso del ceto medio, con un intervento diretto a colpire il settore amministrativo (in particolare delle Ferrovie e delle Poste), per reprimere e smantellare soprattutto le organizzazioni partitiche e sindacali presenti al suo interno, in modo

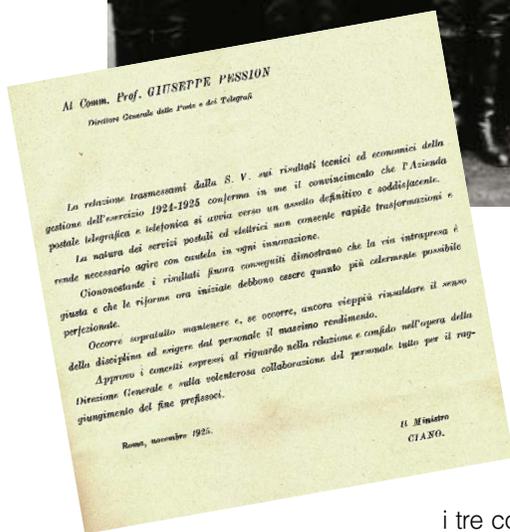
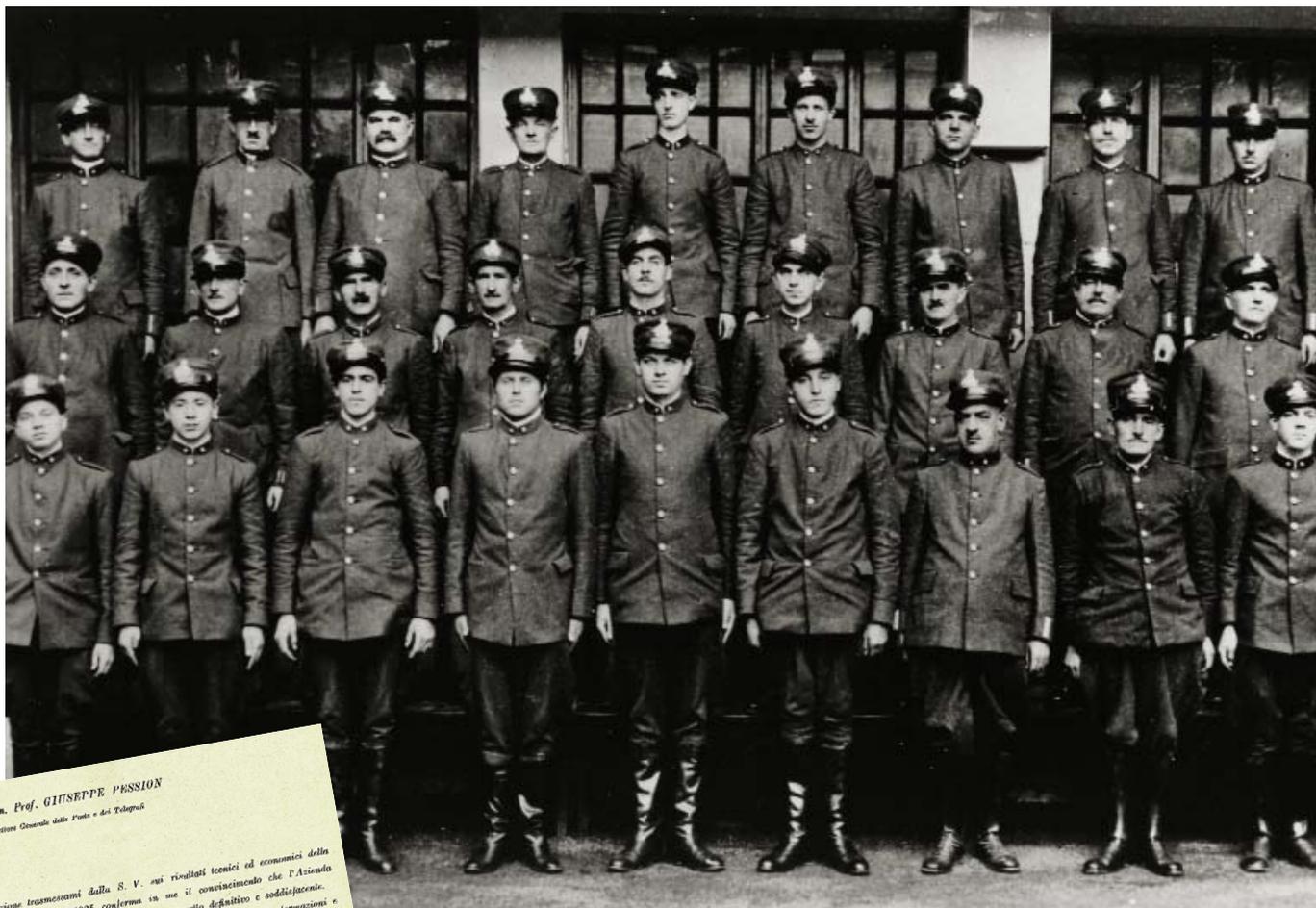
POSTE FASCISTISSIME

- *Nella pagina a fianco*, Taranto, interno del palazzo delle Poste e Telegrafi in una foto d'epoca: salone al pubblico, con busti di Vittorio Emanuele III e Benito Mussolini e una buca di impostazione in pietra molare.
- *A destra*, copertina del calendario postale del 1937.



che fosse il partito unico e, più in generale, lo Stato a gestire in modo corporativo il settore pubblico.

La maggiore novità imposta dal fascismo fu la nascita del ministero delle Comunicazioni, inaugurato nel maggio 1924: esso riuniva in un unico dicastero le amministrazioni più importanti dello Stato, ovvero le Ferrovie, la Marina mercantile, le Poste e Telecomunicazioni. Fu nominato ministro uno dei più stretti collaboratori di Mussolini, Costanzo Ciano, a dimostrazione dell'importanza che era ormai rappresentata da quei settori, ritenuti vitali per il progetto fascista. La nascita del nuovo ministero, oltre a rispondere a un'esigenza di

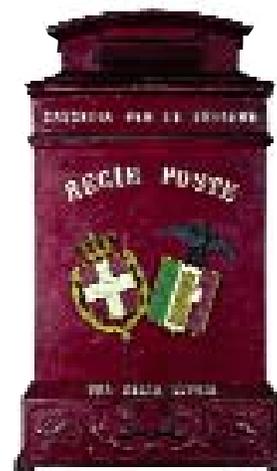


autonomia (richiesta da tempo), permetteva di snellire i tempi delle decisioni: a prenderle sarebbero stati il ministro e i tre consigli di amministrazione dei diversi settori. Furono poi accorpati i reparti del personale postale con quello telegrafico e telefonico, e sottoposti a un unico direttore generale.

UN SERVIZIO PIÙ MODERNO

- *Sopra*, la presentazione delle relazione per l'anno finanziario 1924-1925, a firma del ministro Costanzo Ciano.
- *In alto*, portalettere in divisa negli anni Venti.
- *A destra*, una cassetta di impostazione con lo stemma fascista accanto a quello sabauda.
- *Nella pagina a fianco*, istruzioni per redigere il vaglia postale.

Dal punto di vista economico e finanziario le riforme attuate dal fascismo contribuirono a migliorare gradualmente il bilancio postale: si pensi che nel 1929, nonostante la crisi di Wall Street, le Poste presentarono un attivo di 141 milioni. Anche il servizio postale risultò migliorato e velocizzato, sia nella raccolta che nella distribuzione delle corrispondenze, perché fu dato in mano ai privati l'affitto delle ricevitorie, spesso affidate a strutture alberghiere. Furono ridotte le tariffe rispetto agli anni della Grande Guerra, crebbe il volume postale: da 1 miliardo e 829 milioni di corrispondenze annuali del 1929 si passò a ben 2 miliardi e 400



I buoni postali fruttiferi

Accanto alle Casse di Risparmio postali, servizio finanziario gestito dallo Stato e avviato in Italia nel 1875, incrementato negli anni Trenta (tra il 1922 e il 1940 il risparmio crebbe del 243%) grazie alla capillarità della diffusione degli uffici postali, le Poste introdussero, nel 1915, nuovi servizi, come i libretti al portatore (non nominativi), i conti correnti e gli assegni postali (i correntisti postali passarono dai 7000 del 1920 ai 170.000 del 1942). Ma soprattutto attivarono, nel 1925, i buoni postali fruttiferi, titoli di credito nominativi, pubblici, venduti e rimborsati presso qualsiasi ufficio postale. La novità era che questi titoli, che potevano essere ordinari o a termine, prevedevano una capitalizzazione continua e progressiva degli interessi, e avevano il privilegio di un rimborso speciale in determinate date o dopo un certo numero di anni. Si trattò di uno dei maggiori successi nel campo della finanza postale, accolto subito con grande favore dai piccoli risparmiatori (in soli otto mesi raggiunsero gli 800 milioni di lire), perché garantivano un buon reddito, non erano trasferibili, davano la possibilità di rispar-

miare discrete somme (con un interesse iniziale del 4%, pubblicato sul retro di ogni buono), potevano essere convertiti facilmente in contanti senza alcuna perdita ed erano caratterizzati da un basso costo del servizio essendo esenti da ogni tassazione. La loro gestione fu affidata alla Cassa depositi e prestiti.

In realtà l'utilizzo dei libretti postali da parte delle famiglie italiane, negli anni tra le due guerre, in assenza di una promozione culturale del risparmio come strumento economico di promozione sociale da parte del regime ma anche della Banca d'Italia, fu inteso soprattutto come riserva di liquidità, come un modo per ridurre il rischio della moneta contante in momenti di grave emergenza nazionale.



milioni in un solo anno. All'inizio della guerra la rete postale complessiva era composta da quasi 12.000 uffici postali (di cui 32 uffici di stazione e 190 ambulanti), 664 linee ferroviarie servite da messaggeri postali e portapacchi, 924 linee automobilistiche o a cavallo (si erano ridotte sempre più le vetture a cavallo, superate presto da automobili e furgoni) e 13 piroscafi.

Il patriottismo postale e le riforme previdenziali fasciste

Il regime fascista stabilì un rapporto originale con gli impiegati e con la burocrazia postale. Cercando di interpretare i bisogni e i desideri del ceto medio, il fascismo cercò di creare un legame molto stretto con il dipendente statale, che si fondò su alcune precise imposizioni: il senso di obbedienza, il valore della legalità, il culto delle forme e della pre-

cisione, il rifiuto per la politi-

ca intesa come azione sovversiva. Come premio

per la sottomissione a questi valori, il regime ricorse a un meccanismo di promozioni e di avanzamenti di carriera assai aperto e fondato su criteri meritocratici. Investì inoltre ingenti risorse sulla formazione e sulla riqualificazione del personale. Furono attivati i primi ingegneri postali, incaricati della standardizzazione del servizio e del miglioramento delle prestazioni degli addetti, in particolare con il calcolo dei tempi di lavoro, con i turni e con l'attivazione di un sistema di incentivi e premi retributivi per i lavoratori che si distinguevano per impegno e produttività.

Anche dal punto di vista previdenziale, il fascismo attuò alcune importanti modifiche: nel 1926 nacque l'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici, una Cassa mutua incaricata dell'assistenza sanitaria e dei prestiti, una rete di vendita di prodotti alimentari scontati per gli



PROPAGANDA E NUOVE REALIZZAZIONI

- *Sopra*, Ascoli Piceno 1935, Opera nazionale dopolavoro, Befana fascista per il personale postale. Sullo sfondo ritratti del re Vittorio Emanuele III e di Benito Mussolini.
- *Sotto*, il palazzo delle Poste di Taranto in un'immagine del 1936.

addetti postali, un Istituto nazionale degli orfani e infine un Ufficio centrale del dopolavoro postale che promuoveva corsi scolastici di base (oltre a corsi specializzati di stenografia, dattilografia e lingue), concedeva riduzioni per il cinema e il teatro, organizzava letture e gare sportive, con tanto di premi, medaglie, diplomi: una struttura che nel 1934 arrivò ad avere oltre 50.000 iscritti.

Il dopolavoro fu uno strumento molto efficace (che in ambito postale funzionò alla perfezione), attraverso il quale il regime fascista riuscì a creare uno stretto rapporto con il lavoratore statale. Si trattò di un mezzo che sembrava annullare di colpo la scala gerarchica presente dentro gli uffici, creando invece un luogo ideale di incontro e di svago tra soci e colleghi. Oltre a organizzare iniziative culturali e sportive, era un luogo dove si potevano acquistare merci di vario genere, anche alimentari, a prezzi speciali per gli iscritti. Si trattava di un aspetto di non poco conto per un tipo di per-



TARANTO - Palazzo delle Poste e Telegrafi



TRA VITA QUOTIDIANA E AMBIZIONI MONUMENTALI

- **Sopra e a destra**, i calendari postali per il 1928 e il 1929.
- **Sotto**, prospettiva del palazzo delle Poste di Littoria (oggi Latina) nel progetto dell'architetto Angiolo Mazzoni.

sonale come quello postale, soggetto alla ripetitività delle mansioni e a un'estenuante vita lavorativa scandita da turni e orari fissi. Su questo aspetto si fondò il senso dello Stato e il patriottismo tipico degli impiegati statali durante il regime fascista.

Gli anni del primo dopoguerra e del fascismo segnarono invece diversi passi indietro sul versante dei diritti della donna, anche nel lavoro. Il ripristino della normalità e della quotidianità della vita comportava, secondo il regime, il ritorno degli uomini al lavoro e delle donne a casa. C'era infatti il problema dei reduci che pretendevano un lavoro sicuro, possibilmente un impiego statale. In teoria, le ausiliarie telegrafiche, le telefoniste e le impiega-

te delle ricevitorie

postali, dopo il 1919, avevano conseguito il diritto alla stabilità del posto. Nella realtà, la legislazione fascista avrebbe confermato la posizione della donna ai livelli più bassi dell'ordinamento gerarchico dell'amministrazione statale e nella fattispecie di quella postale (l'unica eccezione riguardò la tutela della maternità, uno dei pilastri della politica demografica del regime).

Architettura fascista e nuovi uffici

L'ideale che il regime fascista volle inculcare fu quello di un'architettura razionale basata sui principi di rigore, economicità e funzionalità. Si demolirono i borghi antichi, si aprirono nuove vie e case popolari nei centri cittadini e nelle periferie, secondo il principio di accentramento del



potere e di suddivisione gerarchica della società. Il regime fascista si servì dell'architettura per autorappresentarsi, in quanto ne aveva compreso il valore pubblico; numerosissimi furono gli esiti di primo piano, nel segno di un razionalismo che superò spesso la vuota monumentalità delle realizzazioni precedenti. In questo più generale contesto si inseriva l'impulso dato al ministero delle Comunicazioni, con la costruzione di nuovi palazzi di una certa rilevanza architettonica in grandi città e in piccoli centri.

I nuovi palazzi postali furono dotati di un'alta funzionalità e rivestirono un forte significato simbolico. L'edificio postale assunse negli anni del fascismo la forma di un polo di aggregazione di relazioni umane e di affari. Il modo stesso in cui questi edifici vennero concretamente concepiti dagli architetti del fascismo metteva in evidenza le due funzioni cardine delle Poste: da un lato il salone centrale, il cuore dell'edificio, che rappresentava l'accoglienza al pubblico, dall'altro le stanze con gli strumenti tecnologici, soprattutto telefonici e telegrafici, che rappresentava il disbrigo delle operazioni interne. Spesso nel palazzo delle Poste era presente l'unico centro telefonico del paese o della città, il che ne incentivava la frequentazione non solo da parte degli utenti postali.

GLI UFFICI, GLI UOMINI E I MEZZI

- *Sotto*, un'immagine del palazzo delle Poste di Palermo.
- *Nella pagina a fianco in alto*, personale davanti all'ufficio postale di Chivasso (TO) nel 1938.
- *Nella pagina a fianco in basso*, un postino in divisa nel 1930 davanti a un furgone postale adibito al servizio di vuotatura delle cassette. In epoca fascista il volume della corrispondenza e il ricorso, da parte dei cittadini, ai servizi postali conobbero un incremento enorme.

Furono inoltre potenziati i programmi edilizi, con la costruzione non solo di edifici destinati a ospitare i servizi postali, ma anche di quelli relativi alle abitazioni per il personale dell'azienda: in totale furono costruiti interamente almeno ottanta complessi abitativi tra il 1926 e il 1937. Si trattò di un programma ambizioso, che si inseriva perfettamente nel più generale progetto di rinnovamento urbanistico proposto dal simbolismo fascista. Gli edifici postali, così come accadeva per le case del fascio e per i palazzi del governo, costituirono tipologie di edilizia governativa monumentale e di architettura razionalista che si inserivano perfettamente nel progetto politico-pedagogico del regime.





I collettori rurali e il sistema postale sul territorio

In questo periodo le Poste, grazie alla capacità di raggiungere i Comuni rurali e quindi gli angoli più sperduti del Paese, rappresentavano la prova concreta dell'esistenza di uno Stato che pensava ai propri cittadini, con i quali cercava di non perdere il contatto. I collettori rurali, i postini di campagna erano dunque persone che quotidianamente, in silenziosa fatica, svolgevano una importante funzione, passando di casa in casa, lungo le strade di campagna, attraverso valli, pianure e fiumi o in alta montagna: in un certo senso, erano messaggeri di civiltà. Si trattava di un mestiere che la retorica fascista descriveva e interpretava alla perfezione. Anche il servizio periferico venne potenziato, collocando i servizi di ricezione postale anche in alberghi e in altri edifici turistici e termali, ricevitorie, agenzie. Dopo gli anni Venti, quando si provide a convertire gli uffici posta-

li dei centri minori in nuove ricevitorie postali e colletterie, divennero queste il fulcro dell'imponente sistema postale sul territorio. Nel 1915 operavano più di 500 uffici affidati a personale di ruolo, mentre nel 1930 su



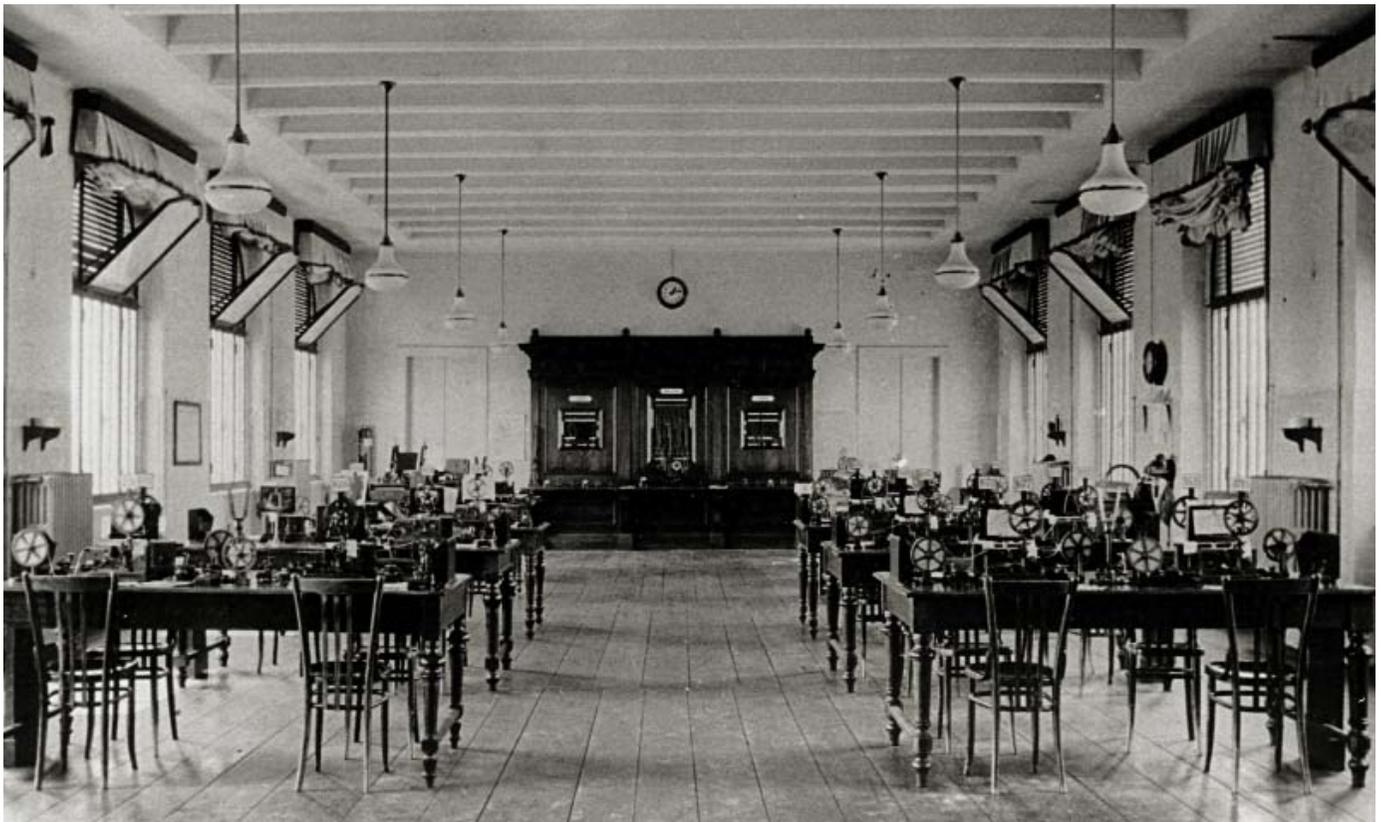
11.000 stabilimenti postali erano rimasti solo 94 uffici di prima classe; il resto era formato da ricevitorie e agenzie. Erano dislocate soprattutto nei piccoli centri urbani e nelle campagne con centro abitato, oppure erano collocate come servizio ambulante sui treni, sulle navi, sulle carrozze. Gli agenti che si occupavano di rifornire questi centri erano figure lavorative simili a funzionari che integravano la propria attività con il servizio prestato per l'amministrazione postale, non erano pagati come gli addetti di ruolo (la paga media si aggirava sulle 3000 lire annue), ed erano costretti a prestare pesanti cauzioni a garanzia dei valori che venivano loro affidati dalle Poste.

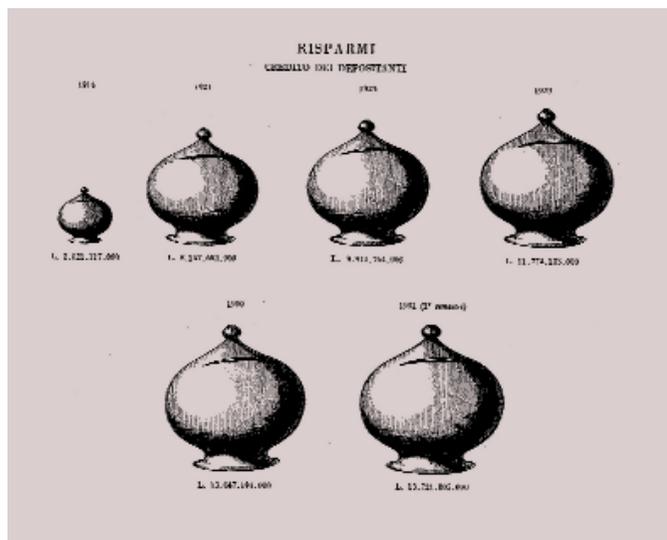
L'Italcable e la posta transatlantica

Nel 1927, in pieno regime fascista, fu istituito il servizio telegrafico "lampo", dato in concessione alla Italcable (filiazione della Compagnia italiana dei cavi telegrafici sottomarini fondata nel 1921), la principale società privata attiva nel settore delle telecomunicazioni insieme alla Italo Radio. Il ser-

vizio comprendeva i telegrammi augurali a tassa fissa (al costo di una lira), limitati ai capoluoghi di provincia e ai giorni precedenti le feste nazionali, che potevano contenere al massimo cinque parole, esclusi indirizzo e firma. Il traffico di questa serie speciale di telegrammi raggiunse nel 1928 le 30.000 unità.

Queste due aziende furono potenziate soprattutto nell'ottica del miglioramento delle comunicazioni radiotelegrafiche intercontinentali perseguito dal fascismo. La rete italiana dei cavi sottomarini si era ampliata dopo la guerra (i cavi erano forniti dalla Pirelli). Si trattava di un giro di denaro considerevole e di un progetto finanziario di sicura riuscita, dato che si contava su un traffico tra l'Italia e la sola America Latina di almeno due milioni di contatti annui. Fu anche una scommessa nazionalista, perché c'era da vincere la concorrenza dei cavi sottomarini inglesi e francesi. Il progetto prevedeva inizialmente un cavo per il Brasile e l'Argentina attraverso la Spagna, ma anche un altro per le Azzorre in modo da potersi collegare direttamente agli Stati Uniti, poi anche con il Portogallo, la Turchia, l'Olanda e il Belgio. Sotto il profilo





ANNI DI INNOVAZIONE

- **Sotto**, dimostrazione dell'impiego dell'apparato Morse nella sala trasmissione di Ascoli Piceno nel 1934.
- **Sopra**, la crescita del risparmio postale negli anni successivi alla Prima guerra mondiale.
- **Nella pagina a fianco**, la sala apparati nel palazzo delle Poste di Grosseto negli anni Trenta.

tecnologico l'Italcable fu all'avanguardia, grazie all'utilizzo della telegrafia veloce. La crisi del 1929 diede però inizio alla crisi dell'azienda.

Con la fine della guerra era cresciuta ancora la domanda di comunicazioni con l'Italia da parte degli emigranti che risiedevano nelle Americhe. Per il flusso postale aereo il governo italiano si rivolgeva alle compagnie straniere delle linee (aeree e di dirigibili) transatlantiche. Per esempio, agli inizi degli anni Trenta, una lettera spedita da Milano per New York poteva essere portata via treno, in funzione delle coincidenze (e della spesa), verso il Nord Europa, fino a uno scalo aereo tedesco; poi veniva trasportata con la linea aerea tedesca attraverso la Spagna, e sorvolando le coste africane finiva per attraversare l'Atlantico fino in Sud America; da lì sarebbe stata poi trasportata negli Stati Uniti, con le linee interne americane. Per accelerare la consegna (pagando una tariffa più alta) si poteva richiedere il trasporto diretto con i dirigibili Zeppelin, i quali attraversavano direttamente l'Atlantico partendo da una stazione tedesca (di solito Friedrichshafen), con destinazione Nord America.



La politica coloniale e le Poste

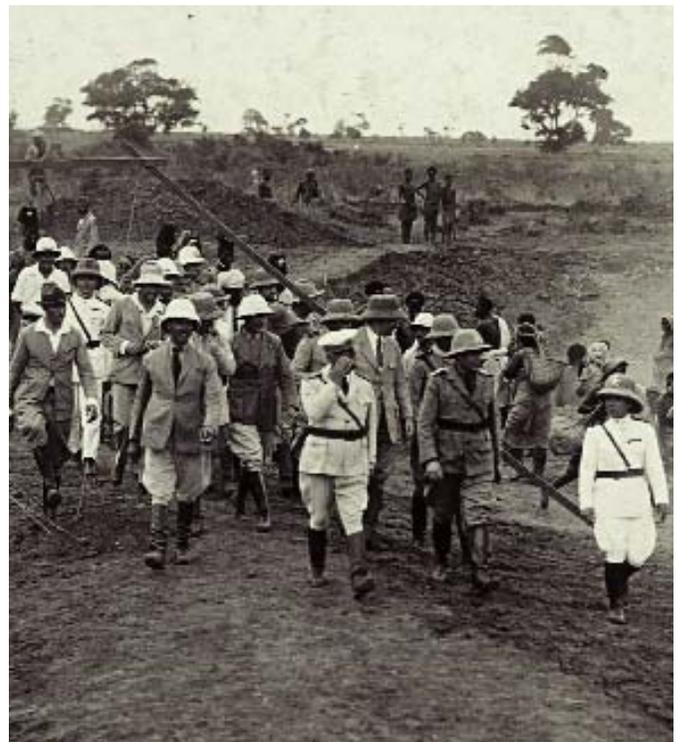


L'italianizzazione delle colonie

L'espansione coloniale fu uno dei principali obiettivi del regime fascista. Dal 1922 al 1939 il regime mise in atto l'occupazione militare e politica della Libia e la conquista dell'Etiopia. Si trattò di imprese pericolose per la pace nel mondo e per l'equilibrio internazionale, molto dispendiose e superiori alle effettive forze dell'Italia, e finalizzate per di più alla conquista di territori che non avevano grande valore economico.

La guerra di espansione volta ad assicurare all'Italia il cosiddetto "posto al sole" serviva al fascismo per diffondere nuove illusioni di benessere per tutti e rispondere al problema cronico dell'alta disoccupazione, che le varie opere messe in atto dal regime non erano del tutto riuscite a risolvere, spostando nuclei di famiglie italiane in cerca di lavoro e di una sistemazione nei nuovi possedimenti e impegnando vaste masse di uomini nelle industrie che lavoravano per le forniture di guerra.

L'idea che stava dietro alle imprese coloniali era quella di "italianizzare" le terre africane, mettendo in atto la costruzione di infrastrutture e di servizi che il regime aveva già, in parte, eseguito in patria. Questo progetto si scontrava però con un enorme ostacolo, superato solo con il brutale utilizzo della forza e con metodi di guerra (come l'uso



CELEBRAZIONI COLONIALI

- *In alto*, un francobollo coloniale che celebra la conquista della Somalia da parte del regime fascista.
- *Sopra*, personalità italiane in visita ufficiale ai lavori per la costruzione di una diga a Mogadiscio.
- *Nella pagina a fianco*, l'arrivo di Badoglio a Napoli: il maresciallo è acclamato come viceré d'Etiopia.

di gas chimici) al di fuori di qualsiasi convenzione internazionale: il problema relativo alla diversità di culture, usanze, tradizioni e mentalità dei popoli assoggettati.

Le poste coloniali

L'Italia aveva cercato, fin dai primi tempi della sua espansione coloniale, di creare nelle colonie una rete e un servizio postale e telegrafico funzionale ed efficiente come quello del territorio nazionale (le regole e le tariffe erano le stesse), non solo per motivi economici e commerciali, ma per dare la possibilità ai propri militari di rimanere adeguatamente in contatto con la madrepatria. Il servizio postale doveva servire per egemonizzare culturalmente e socialmente quei territori che militarmente e politicamente sarebbero potuti sfuggire al dominio italiano.

La normativa relativa agli uffici postali coloniali era stata messa a punto tra il 1901 e il 1909. La difficoltà di mettere a punto il servizio postale fu considerevole; in tutti i possedimenti (se si esclude la Libia) la rete fu creata dal nulla, in un paesaggio senza adeguate vie di comunicazione stradali e ferroviarie. Per il servizio telegrafico, la natura selvaggia e desertica, a volte montuosa del territorio, creò diversi problemi logistici; inoltre la rete era esposta a continui guasti e la sua manutenzione non era affatto facile (la gestione fu affidata al personale italiano, mentre le funzioni di guardafili a quello indigeno). In ogni caso, l'Italia fu uno dei primi Paesi a introdurre il radiotelegrafo nelle proprie colonie, in particolare in Somalia, in Eritrea e in Tripolitania. Il telegrafo non servì solo per le comunicazioni con l'Italia ma soprattutto per segnalare gli spostamenti dei propri militari e quelli dei nemici nei fronti di guerra.





In Eritrea i primi servizi postali furono funzionanti già a partire dal 1880, mediante i piroscafi della Marina italiana, in un tempo medio che andava dagli 8 agli 11 giorni: inizialmente furono usati i francobolli italiani con la dicitura "Estero", poi furono stampati valori coloniali con la scritta "Eritrea". Per potenziare il servizio postale marittimo fu stabilito, negli anni Venti, l'obiettivo di attivare almeno una linea diretta ogni mese, la più veloce possibile, con piroscafi di buon tonnellaggio (non meno di 3500 tonnellate) e di velocità non inferiore alle 12 miglia orarie, tali da assicurare anche il carico delle merci in attesa nei porti eritrei e somali (in particolare Massaua e Assab). Questi pirosc-

LONTANO DA CASA

- *Sopra*, un ufficio postale in una colonia italiana in Africa.
- *A destra*, francobollo celebrativo della proclamazione dell'Impero, 28 ottobre 1938.
- *Nella pagina a fianco*, il palazzo delle Poste di Asmara, in Eritrea, in un'immagine del 1935.

fi erano funzionali, con poco lusso, qualche comodità e una particolare cura dell'igiene, spesso carente a bordo a quei tempi.

In Somalia le Poste italiane iniziarono a funzionare nel 1903: furono aperti i primi uffici e alcune stazioni postali, che provvidero al ritiro della poca corrispondenza. Spesso si trattava di semplici capanne di fango, dipendenti direttamente dal governatore.

In Etiopia, inizialmente, il servizio si svolgeva soprattutto via ferrovia per gli uffici centrali, via carovane per quelli periferici. Gli italiani, in accordo con Menelik, realizzarono la linea telegrafica utilizzando i materiali, i mezzi di trasporto e la manodopera etiope. Dopo la riconquista fascista del 1936, le popolazioni locali si accanirono contro le strutture telegrafiche e distrussero interamente perfino il palazzo delle Poste, simbolo dell'italianità. A differenza dei casi



di Eritrea e Somalia, in Etiopia il personale postale non fu esportato dall'Italia ma fu scelto prevalentemente tra gli abitanti del posto.

In Libia, prima dell'arrivo degli italiani, il servizio postale si limitava allo scambio delle lettere ordinarie ed era svolto mediante corrieri a dorso di cammello o a piedi. I primi uffici postali di gestione italiana e le linee telegrafiche furono installati nei reparti consolari di Tripoli e Bengasi, sotto la direzione provinciale di Siracusa.

Nelle isole del Dodecaneso, considerate "possedimento" e non "colonia" e messe sotto il controllo del ministero degli Esteri, erano già presenti servizi postali austriaci, inglesi, francesi e russi. Il primo ufficio postale italiano fu aperto a Rodi nel 1912, alle dipendenze della provincia di Lecce, ma non fu molto utilizzato.

Fu solo dopo la Grande Guerra, a partire dagli anni Venti, che il servizio postale in tutte le colonie vide un reale potenziamento, con l'apertura di nuovi tronchi stradali e di nuove linee di navigazione.

Negli anni Quaranta il servizio postale fu completato: in Libia esistevano ormai ben 91 uffici postali, che praticavano le stesse tariffe in vigore in Italia. Iniziò a funzionare anche una fitta rete di trasporto con autocarri e corrieri che

percorrevano le strade della costa ma anche quelle più impervie all'interno della regione arrivando fino al deserto, dove esisteva un intenso traffico di carovane.

Voli postali coloniali e bolli speciali

A partire dal 1928, il fascismo cercò di attivare le prime linee aeree regolari per l'Africa del Nord. Anche se inizialmente mancavano piste di atterraggio attrezzate e non esisteva l'informazione meteorologica, il servizio aereo fu lentamente messo a punto.

La compagnia di bandiera fascista, l'Ala Littoria, volle sperimentare la possibilità di realizzare un servizio postale veloce fra Roma e i possedimenti coloniali. L'occasione si presentò con la visita di Vittorio Emanuele III in Somalia, durante la quale la compagnia aerea italiana inaugurò il primo volo postale rapido con Roma, guidato dal noto pilota genovese Francis Lombardi (poi decorato con cinque medaglie al valor militare) con a bordo il radiotelegrafista Pietro Cavalieri, per recapitare le lettere di auguri per il sessantacinquesimo compleanno del monarca. Il primo volo fu dunque Roma-Tripoli-Mogadiscio, percorso, nel 1934, in meno di 32 ore effettive, stabilendo così il nuovo



record del collegamento. L'arrivo all'aeroporto di Mogadiscio non fu dei più felici perché l'aereo, in fase di atterraggio, perse aderenza e uscì fuori dalla pista. Fortunatamente l'equipaggio rimase incolume. Per questo storico avvenimento, le Poste italiane emisero una serie di francobolli speciali, composta da sei valori e un francobollo "Servizio di Stato", con impresso il simbolo della corona. In date successive venne emessa una serie di dieci francobolli speciali per ciascuna delle colonie: Cirenaica, Somalia, Eritrea e Tripolitania. Malgrado l'incidente occorso nella fase di atterraggio, il volo costituì un esperimento di grande importanza per lo sviluppo dei trasporti aerei civili nel nostro Paese.

Nel Corno d'Africa il regime fascista stabilì anche l'emissione di cartoline in franchigia per i militari di vario grado: soldati, caporali, caporalmaggiori dell'esercito ed equivalenti delle altre forze armate. Per favorire il flusso postale

con le famiglie lontane il regime concesse, dal 1935, la possibilità di richiedere il servizio aereo anche con le cartoline gratuite. Dal 1936 la franchigia per i militari fu estesa anche alle colonie della Libia e dell'Egeo. Proclamato l'Impero e tornata la pace finì la franchigia, ma per favorire i militari di stanza nelle colonie fu introdotta una tariffa ridotta per gli invii dei militari e dei loro familiari, portandola al 50% della tariffa ordinaria.

Le guerre di Spagna e d'Albania: il ruolo delle Poste

Ufficialmente l'Italia non era intervenuta nel conflitto interno spagnolo tra repubblicani e franchisti. In realtà il regime mandò costanti aiuti ai ribelli del generale Franco, in particolare aerei e piloti militari; poi anche truppe volontarie richiamate dalle alte paghe promesse. All'inizio si trattò di poche unità, che raggiunsero alcune decine di migliaia. I soldati fascisti in Spagna si lamentarono presto della lentezza e della poca funzionalità del servizio postale; da qui la necessità di organizzare un servizio "specia-

DIECI ANNI DOPO

● **Sotto**, francobollo emesso in occasione del decennale della Marcia su Roma, 27 ottobre 1932.

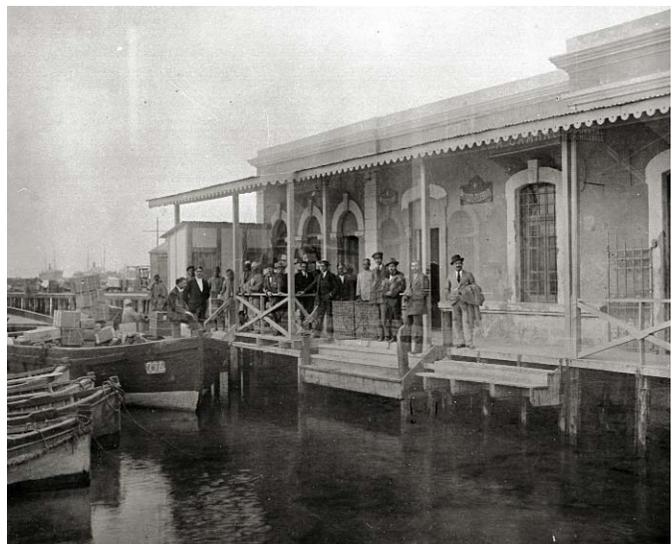
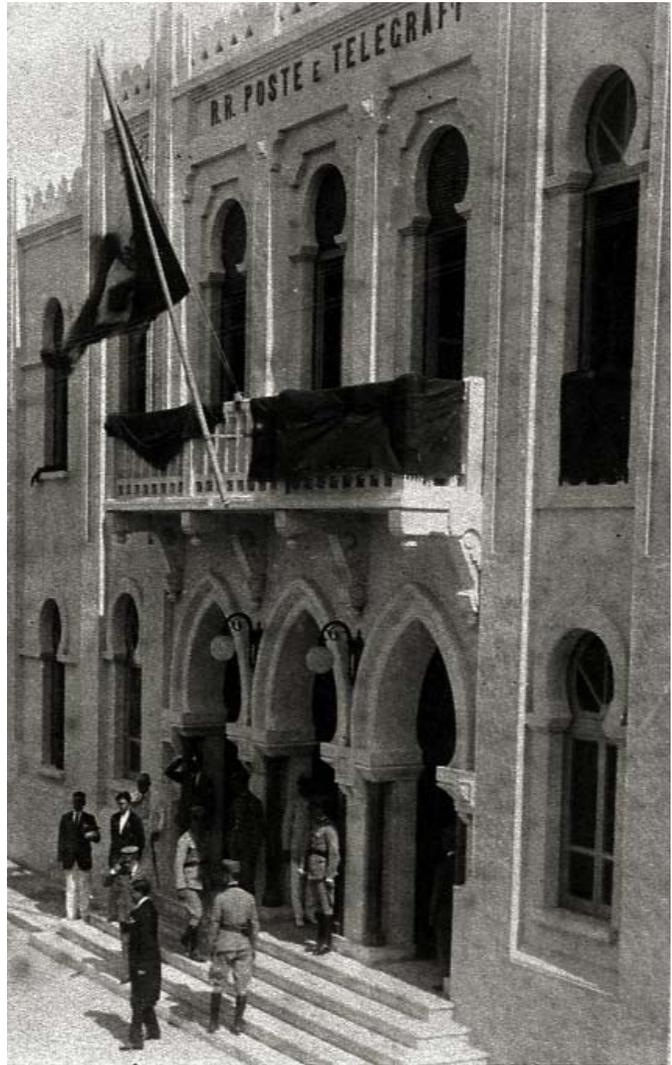


le” o anche militare (detto “Posta speciale 500”), con tariffa aerea. Tale tariffa fu assimilata a quella delle colonie del Corno d’Africa, pressoché equivalente alla tariffa interna italiana. Le cartoline postali per i militari erano in franchigia. Fu attivato per l’occasione anche un servizio di censura, svolto nell’ufficio postale di Malaga, per la corrispondenza in partenza (per “Napoli Concentramento”) e in arrivo dall’Italia. Queste cartoline speciali (che non dovevano figurare ufficialmente come “posta in franchigia”) erano cartoncini di vari colori e modelli, una via di mezzo fra le cartoline postali e le cartoline della Prima guerra mondiale. Fino alla fine della Seconda guerra mondiale, il servizio postale attivato con la Spagna si svolse sempre in modo continuo ed efficiente. Nel complesso furono trasportati circa venti milioni di corrispondenze.

La stessa efficienza non valse per il servizio postale con l’Albania. Durante la Grande Guerra l’Italia aveva occupato Valona e vi aveva impiantato alcuni uffici di posta militare e civile. Il nostro corpo di spedizione, in questo caso, era pubblico, perciò era stata attivata ufficialmente la posta militare, ma mancavano i francobolli e le cartoline in franchigia. All’inizio i militari si arrangiarono come poterono, mandando la corrispondenza con la scritta “zona sprovvista di francobolli”; ma spesso le lettere venivano affrancate dai reparti militari. In seguito, rifacendosi al regolamento postale internazionale, se le lettere non erano affrancate venivano addebitate, in tariffa semplice, al destinatario. Quando Mussolini decise di invadere nuovamente l’Albania, oltre a migliorare i servizi postali precedenti, siccome le vie di comunicazione del Paese erano carenti, pensò di rafforzarle con la costruzione di strade, ferrovie e linee marittime. Anche in questo caso, nei primi tempi, furono usati cartoncini bianchi, rigati a matita, con tariffa ridotta speciale. Dopo circa un mese arrivarono le cartoline postali in franchigia di colore azzurro con dicitura “Albania”, simili a quelle emesse nel 1935 per la guerra contro il Negus e a quelle utilizzate, più avanti, durante la Seconda guerra mondiale.

UFFICI IN COLONIA

- *Sopra*, primi decenni del Novecento, Tripoli, palazzo delle Poste, entrata principale.
- *A destra*, ingresso di un ufficio postale in Tripolitania.



Le Poste e il conflitto



Le macerie della guerra e la distruzione delle infrastrutture

La guerra al fianco di Hitler segnò uno spartiacque decisivo per la vicenda del fascismo. Il regime, che aveva illusoriamente contato su una rapida soluzione del conflitto, portava su di sé la responsabilità della più grave catastrofe della storia dell'Italia unita. Nel maggio 1945, due anni dopo la caduta del fascismo, mentre si chiudevano gli ultimi combattimenti e prima che fosse sganciata la bomba atomica sulle città giapponesi, le condizioni del nostro Paese, dopo cinque anni di conflitto, erano disastrose pressoché in tutti i settori della vita civile, dalla politica alle infrastrutture fino all'economia.

I danni complessivi, se si eccettua il numero dei caduti (500.000 contro i 680.000 del 1915-18) furono molto superiori a quelli della Grande Guerra. Ci furono invece due significative differenze rispetto alla Prima guerra mondiale: fu colpita in modo più massiccio la popolazione civile, compresi donne e bambini, per effetto dei bombardamenti aerei; ci fu un maggior numero di profughi ed esuli, cir-

VENTI DI GUERRA

- *A destra*, Mussolini e Hitler in visita a Firenze nel maggio 1938.
- *Sopra*, cassetta di impostazione per il dopolavoro delle forze armate.





ca un milione e mezzo di italiani, deportati in Germania e prigionieri degli Alleati.

I danni materiali furono enormi e, in particolare, riguardarono le abitazioni (sei milioni su trentuno di vani abitabili furono colpiti) e il sistema delle comunicazioni e dei trasporti (danneggiati il 40% della rete ferroviaria, oltre 8000 km di strade, il 35% degli autotreni, il 30% di tutti i ponti; la flotta mercantile fu ridotta di un decimo). L'elettricità fu ridotta al Nord al 90% della potenza complessiva, in Sicilia e nell'Italia meridionale al 45%. Le industrie siderurgiche e automobilistiche subirono perdite almeno per il 75%, mentre l'indice della produzione agricolo-zootecnica (soprattutto nelle zone centrali e in Emilia) era passato al 63% rispetto al valore degli anni precedenti la guerra.

Le comunicazioni postali durante la guerra e la novità delle antenne radiofoniche

Durante la Seconda guerra mondiale gli uffici postali vennero considerati postazioni strategiche dall'una e dall'altra parte belligerante. Per questo motivo il conflitto bellico causò gravissime distruzioni a tutto il servizio postale. Molti uffici postali furono colpiti dai bombardamenti alleati o fatti saltare dalle truppe nazifasciste (parecchi centri urbani

POSTA AEREA DI GUERRA

● *Sopra*, militari in posa con i sacchi postali scaricati da un aereo delle linee italiane durante la Seconda guerra mondiale.

persero del tutto i loro uffici di posta). Si calcolano circa 900 milioni di danni complessivi per gli impianti telegrafici, radioelettrici e telefonici, circa 33 milioni di danni interessarono solamente gli edifici postali, mentre il 35% delle palificazioni delle linee telegrafiche fu distrutto, come buona parte dei cavi sottomarini e sotterranei. Dal punto di vista logistico, in seguito ai bombardamenti andarono perdute 128 delle 343 carrozze ferroviarie adibite al trasporto della posta, furono distrutti circa 600 dei carretti che venivano utilizzati nelle stazioni e nelle piazze, più di una ventina tra autocarri e autofurgoni postali.

Ma anche altri furono i problemi che attanagliarono le Poste durante la guerra: si susseguirono i sabotaggi e i furti dei macchinari negli edifici postali, furono sospese le operazioni a denaro internazionale, crollarono i depositi degli emigranti (da 37 a 8 milioni di lire) e più in generale delle famiglie impoverite dal conflitto, fu interrotto il servizio dei pacchi.

Perfino i francobolli risentirono dell'inflazione e dello stato caotico in cui si trovò il Paese alla fine della guerra: per un

certo periodo la corrispondenza fu affrancata sia con i francobolli del Regno del Sud sia con quelli della Repubblica sociale, stampati da nuclei fascisti di Novara. Il servizio dei telegrammi fu dimezzato e fu garantito, almeno ai privati, solo quello dei "telegrammi urgenti" (in totale il loro volume diminuì dai 32 milioni del 1939 ai 24 del 1945).

La Teti, concessionaria telefonica per l'Italia centrale, e la Set concessionaria per il Sud, subirono gravi perdite tra il 1942 e il 1945 per l'abbandono di molti abbonati e per i danni subiti alle reti; lo stesso accadde per la Italcable, che diminuì le sue entrate del 25% già durante il primo anno di guerra. L'attività radiofonica fu condizionata dalla guerra, con la distruzione delle stazioni emittenti ma anche con la censura e l'intervento diretto sulle trasmissioni da parte degli occupanti nazisti prima e delle autorità alleate poi.

La fine della Seconda guerra mondiale lasciò un Paese

IN ARRIVO DAL FRONTE

● *Sotto*, arrivo della posta dai combattenti impegnati in Africa del Nord. L'immagine è stata scattata alla fine di agosto del 1941, in un momento in cui le sorti del conflitto erano ancora in bilico.





distrutto e diviso. Persa la guerra, crollato il regime fascista, si trattava, dunque, di rimboccarsi le maniche e iniziare la ricostruzione.

Il servizio telegrafico, nonostante mantenesse un alto carattere strategico, non rivestì più la stessa importanza avuta nel corso della Prima guerra mondiale per via degli sviluppi che nel frattempo avevano avuto le comunicazioni radio. Le emittenti radio furono potenziate e fu migliorata la dislocazione sul territorio nazionale, in modo da raggiungere le zone in cui l'ascolto risultava inadeguato.

Nel dopoguerra fu la radio a diventare presto il nuovo mezzo di comunicazione di massa per eccellenza, al punto che un decreto del nuovo ministero delle Poste disciplinò l'uso delle antenne radiofoniche. I tempi stavano davvero cambiando.

UN TRAGICO EPILOGO

- *In alto*, 19 ottobre 1941, Lecce, lo scarico della posta dall'aereo SM 75 del nucleo Ala Littoria.
- *A destra*, una pagina drammatica della storia di Roma: il bombardamento che il 19 luglio 1943 colpì il popolare quartiere di San Lorenzo, sede di un importante scalo ferroviario.





5 Dal dopoguerra ai giorni nostri

Passato e presente
Le Poste del Duemila, i clienti del XX secolo.

L'Italia democratica

Il dopoguerra italiano si rivelò lungo e difficile. La guerra partigiana e il movimento di liberazione, di matrice comunista, socialista, azionista e cattolica, avevano dato impulso alla nascita di una nuova coscienza politica e civile del popolo italiano. Non si deve però immaginare la rinascita come la liberazione da un corpo estraneo, il regime fascista, o come uno scontato ritorno alla democrazia. Fu un percorso molto più impervio e faticoso del previsto, cui contribuirono il complesso e contraddittorio vissuto degli italiani e le diversità ideologiche delle forze politiche che presero in mano

le sorti del Paese. La nuova democrazia italiana, nata dopo il conflitto bellico, non fu solo il frutto dell'insieme di quei valori comuni che trovarono la loro massima espressione nella Costituzione, ma anche il luogo di una forte conflittualità, destinata a emergere durante la lunga fase della guerra fredda tra americani e sovietici, e a condizionare per decenni la concreta azione politica. La società italiana si trovava in una fase ancora interlocutoria: rispetto al 1938, il costo della vita era aumentato di circa 50 volte (altrettanto il salario di un

Momenti di tensione

- *Sotto*, scontri tra monarchici e forze dell'ordine poco prima del referendum istituzionale del 2 giugno 1946.
- *Nella pagina a fianco*, un simbolo del boom economico: l'Autostrada del Sole, inaugurata nel 1964.



operaio), mentre nel 1946 un impiegato statale di modesto livello poteva comperare col proprio stipendio non più del 30-35% di quanto potesse prima della guerra.

Il 2 giugno 1946 gli italiani andarono a votare liberamente, dopo oltre vent'anni di regime e guerra, per l'elezione dei rappresentanti all'Assemblea Costituente, sancendo la fine della monarchia e la nascita della Repubblica italiana. In seguito, le elezioni del 18 aprile 1948 diedero legittimità popolare all'azione politica della Democrazia cristiana di De Gasperi e confermarono il Partito comunista italiano di Togliatti come il più forte partito di opposizione. Il voto del 18 aprile sanciva la fine del lungo dopoguerra e l'inizio di un nuovo capitolo della storia d'Italia.

Il boom economico

Gli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento furono per molti Paesi europei un periodo di forte crescita economica (trainata dal commercio internazionale), che diede vita a un livello di prosperità senza precedenti. La produzione in serie ad alto tasso di tecnologia e il crescente consumismo furono le variabili che permisero il boom economico. Anche in Italia si assistette al cosiddetto "miracolo economico", dovuto in particolare alla fine del protezionismo, alla forte competizione tra aziende in crescita come la Fiat, l'Eni, l'Edison e la Montecatini, agli aiuti del Piano Marshall finanziato dagli americani, al mantenimento di un tasso di sconto favorevole da parte della Banca d'Italia, al basso costo del lavoro. Oltre all'apporto del capitalismo italiano vi fu l'intervento dello Stato che contribuì alla grande espansione economica, incentivando l'opera di costruzione di infrastrutture come le autostrade o con il piano di costruzione delle case popolari. Il tasso di crescita del prodotto interno lordo negli anni della rinascita economica fu in Italia, in media, del 6% annuo. Lo sviluppo del settore edilizio, dei lavori pubblici e della produzione industriale fu enorme,

con tassi più che raddoppiati rispetto agli anni precedenti la guerra. I prodotti tessili e alimentari furono sopravanzati dai beni di consumo, in particolare da automobili, telefoni, televisori, lavatrici, frigoriferi, macchine da scrivere e prodotti in plastica. Non solo la Fiat, ma anche le nuove aziende Candy, Zanussi, Olivetti diedero vita a uno sviluppo senza precedenti. Gli elementi che guidarono le trasformazioni di queste aziende che trainarono l'economia italiana in quegli anni furono l'abilità imprenditoriale, l'uso delle nuove tecnologie, lo sfruttamento a basso costo del lavoro e l'alta produttività. Fu inoltre utilizzata la pubblicità come mezzo per incentivare le masse all'acquisto dei nuovi prodotti. Questa crescita economica generalizzata, caratterizzata da un processo spontaneo



e senza un progetto economico di ampio respiro, non permise però il superamento degli squilibri sociali ed economici accumulati negli anni precedenti tra Nord e Sud e diede luogo, anzi, a ulteriori scompensi strutturali, come la distorsione dei consumi e la crescita eccessiva dei beni di lusso privati senza un corrispettivo sviluppo dei servizi pubblici essenziali, come scuole, ospedali, trasporti pubblici. Il “miracolo economico” fu un fenomeno essenzialmente settentrionale e non riuscì a frenare, inoltre, il già avanzato processo di emigrazione, non solo verso l'Europa e le Americhe, ma anche all'interno delle regioni italiane: si calcola che, dal 1955 al 1971, gli italiani coinvolti nell'emigrazione dal Sud al Nord furono ben nove milioni.

La crisi energetica

Dopo le proteste del movimento giovanile, che nel Sessantotto aveva contestato il sistema capitalistico in vigore nei Paesi più progrediti del mondo occidentale, e dopo le rivendicazioni messe in atto dalla classe operaia durante il cosiddetto “autunno caldo”, a partire dal 1973, in Europa e negli Stati Uniti, si assistette a una crisi economica di proporzioni tali da ricordare quella del 1929. La nuova crisi energetica ebbe inizio dopo che l'Opec (ovvero il cartello dei Paesi produttori di petrolio) stabilì un aumento del prezzo del petrolio del 70% e ne diminuì contemporaneamente l'esportazione (-25%). Il risultato immediato di questa decisione fu che il prezzo della benzina salì alle stelle, con un grande aumento dei costi della produzione industriale mondiale. Ne seguì una crisi che fu il frutto non solo del problema energetico ma anche di altri importanti fattori come la rottura del sistema di Bretton Woods (con la sospensione della convertibilità del dollaro in oro) e la svalutazione della moneta americana, che scaturì dall'incertezza dei mercati finanziari internazionali. La recessione economica del 1974 segnò dunque la fine del periodo di prosperità del commercio mondiale e l'inizio di un decennio caratterizzato dalla stagnazione economica, dal fallimento di alcune importanti banche

europee e dall'aumento generalizzato della disoccupazione. In Italia la crisi petrolifera incise ancor più che in altri Paesi nella già difficile situazione economica strutturale nazionale, dando inizio a una diminuzione netta del Pil (-3,7%), a un forte calo degli investimenti (dal 24% al 19%), a una flessione dei consumi (-1,8%, fatto mai registrato dal dopoguerra), a un elevatissimo tasso di inflazione (19,4%), a un disavanzo con l'estero di più di 5 mila miliardi e a un aumento indiscriminato della pressione fiscale.

Verso una società globalizzata

Negli ultimi decenni del Novecento, in particolare dopo la fine della guerra fredda e il crollo del sistema comunista dell'Unione sovietica (a partire dal 1989), il mondo subì, dapprima inconsapevolmente poi con sempre maggiore coscienza, una grande rivoluzione globale. Il termine “globalizzazione” si è diffuso nell'uso corrente dopo la protesta del cosiddetto popolo di Seattle o “no global” del 1999, che si opponeva al processo di concentrazione di potere economico-finanziario e politico da parte delle grandi multinazionali e dei nuovi organismi decisionali internazionali (come G7, Wto, Banca mondiale). In realtà, il fenomeno socio-economico si era affermato soprattutto a partire dagli anni Ottanta, intensificandosi nel corso dell'ultimo decennio, accelerando il declino di importanti Paesi dell'America Latina e del Giappone, seguiti in parte dagli Stati Uniti e dall'Europa, e sancendo invece la crescita delle nuove “tigri asiatiche”, in particolare Cina e India, nel panorama dell'economia mondiale. I singoli Paesi, come l'Italia, vengono sempre più condizionati, in modo trasversale, da fattori economici internazionali, in cui l'azione politica di un singolo governo viene sostituita dal mercato mondiale in un unico grande “spazio aperto”, appunto globale. Lo sviluppo sempre più ampio dell'impresa multinazionale, capace di conseguire vantaggi attraverso l'innovazione tecnologica e la sua possibile applicazione



in contesti differenti, fino alla realizzazione di prodotti globali per consumatori, indistintamente, di tutto il mondo, ha finito per mettere definitivamente in discussione quella visione lineare e chiusa del processo di industrializzazione di vecchio stampo, visto come ascesa della grande industria. Non si tratta infatti di un fenomeno strettamente economico-finanziario, piuttosto di un problema multidimensionale, complesso, di natura sociale e culturale, spesso diverso e contraddittorio, che investe numerosi ambiti della vita quotidiana. In questo senso, il ruolo delle comunicazioni in un mondo sempre più interdipendente diventa decisivo. Inizialmente l'idea di globalità (o anche del "villaggio globale") interessò

Le novità della globalizzazione

● *Sopra*, nel mondo globalizzato la velocità e la molteplicità delle informazioni hanno raggiunto vertici una volta impensabili.

il nascente settore mediatico e informatico, di pari passo allo sviluppo tecnologico dei mezzi di comunicazione di massa, in seguito coinvolse l'ambito dell'ecologia, per diventare infine un fenomeno complessivo di natura economico-finanziaria.

La diffusione di massa di internet ha rappresentato il momento di maggior espansione di questo fenomeno, strumento principe di una omogeneizzazione degli stili di vita e di consumo: jeans, musica, cucina diventano come pseudo-religioni, simboli a portata di tutti. Per cui, ad esempio, il marchio di una nota bibita, merce globale per eccellenza, è stato commercializzato in 50 Paesi con 35 spot commerciali radicalmente diversi tra loro, per interpretare più da vicino gusti e culture di pubblici altrettanto diversi. In questo senso, oltre agli aspetti positivi che vengono spesso esaltati, come la velocità di comunicazione, la globalizzazione rischia di portare verso un mondo sempre più uguale e omologato.



La riorganizzazione del servizio postale

Il piano di ristrutturazione delle Poste e la moderna teleselezione

Le telecomunicazioni, dopo la fine della Seconda guerra mondiale, erano divenute, anche in campo postale, un elemento sempre più imprescindibile: avvalendosi di diverse tecnologie di trasmissione, tra le quali in primo luogo ponti radio, reti telegrafiche e telefoniche, sistemi di trasmissione e commutazione elettronici, si poteva raggiungere una maggiore funzionalità e rapidità di comunicazione. In questo senso però le telecomunicazioni italiane risentivano di gravi problemi strutturali, derivati dalle carenze del periodo monarchico e poi dalle scelte di riorganizzazione del regime fascista.

Un ulteriore problema era dato dalla eccessiva frammentazione dei servizi di telecomunicazione, divisi tra amministrazione statale e società concessionarie miste e private: la telegrafia era affidata alle Poste italiane e alla Italcable, la telefonia a Teti, Set e Stet, la radiodiffusione alla Eiar-Rai, il servizio radio marittimo alla Marina. La divisione delle competenze procurava una inadeguata capacità di coor-

TRADIZIONE E INNOVAZIONI

- *Nella pagina a fianco*, furgoni OM Leoncino e Fiat 615/N utilizzati per il trasporto dei pacchi. Napoli, 1962.
- *A destra*, calendario del portalettere, 1951.



dinamento e una continua divergenza anche delle strategie imprenditoriali.

Negli anni della ricostruzione l'obiettivo principale della nascente Repubblica fu dunque quello di accentrare e unificare i servizi, ma riguardo alle modalità (servizio statale, privato o misto) le opinioni delle forze politiche erano divergenti. Il timore che l'Italia non fosse all'altezza dei più avanzati Paesi europei per sviluppare autonomamente un piano di riorganizzazione e modernizzazione del suo servizio di telecomunicazioni portò il governo ad allacciare subito alcuni contatti con l'amministrazione americana. A differenza di altri Paesi (come Francia, Germania e Gran Bretagna), dove i telegrammi giungevano a destinazione in pochi minuti, in Italia, nel 1946, essi impiegavano dalle sei alle dodici ore e i telegrammi "urgentissimi" ancora dalle quattro alle sei ore. Occorreva potenziare, al più presto, i collegamenti telefonici.

Appena insediato al dicastero postale, il nuovo ministro democristiano Scelba prese accordi con gli Stati Uniti per l'ideazione di un piano di ristrutturazione delle Poste italiane di durata quinquennale per la ricostruzione e ventennale per lo sviluppo. Fu chiamato piano ITT, ovvero "International Telephon and Telegraph" (dal nome di una società americana per l'esecuzione di impianti telegrafonici che operava anche in Sudamerica e in Europa). Questo piano poneva all'Italia condizioni molto onerose: alti interessi da corrispondere in dollari all'Export-Import Bank, percentuali anche sugli introiti telefonici lordi della società, rimborso delle spese per il personale americano, diritto di porre il veto sulle tariffe italiane.

Più in generale, gli elementi fondativi del piano furono: un preventivo di spesa di circa 42 miliardi per i telefoni e di un miliardo di lire per i telegrafi; la creazione di quattro grandi Direzioni (due per il Nord, a Milano e Bologna, una per il Centro, a Roma, e una per il Sud a Napoli); l'adeguamento dei locali e il miglioramento di impianti igienici, mense, ambulatori e dormitori per il personale postale; la sostitu-

NUOVI MODI DI CONSEGNA DELLA CORRISPONDENZA

- *A destra*, consegna dei pacchi in un comune rurale agli inizi degli anni Sessanta.
- *Sopra*, la Lambretta utilizzata per il servizio postale in un'immagine del 1962.



Le agevolazioni telegrafiche

Nella seconda metà degli anni Quaranta furono messi a disposizione dell'informazione e della stampa i servizi telegrafici occorrenti alla diffusione delle notizie. L'Agenzia nazionale stampa associata (Ansa), nata dopo la fine della guerra come cooperativa tra diverse testate giornalistiche, ebbe in gestione una rete statale di diramazione dei comunicati stampa assai capillare, attraverso la quale poteva diffondere ai giornali associati i propri notiziari e della quale poteva servirsi per comunicare in modo rapido le notizie all'estero.

I più importanti giornali nazionali ebbero in affitto i sistemi telegrafici per la comunicazione delle notizie tra le redazioni centrali e le sedi locali (lo stesso meccanismo fu adoperato per le altre agenzie di stampa italiane ed estere, come l'Agenzia Italia, l'Associated Press, la United Press). Un servizio speciale fu adottato per il trasferimento delle fotografie mediante una rete fototelegrafica pubblica collegata alle reti internazionali che poteva gestire un traffico di migliaia di foto.



Sotto dettatura

● *Sopra*, Roma, Palazzo delle Poste e Telegrafi di piazza San Silvestro, sala della dettatura fonogrammi.

zione delle vecchie cassette postali; l'eliminazione della ceralacca e dello spago per corrispondenze e pacchi; la riduzione di 10.000 addetti (circa il 10%) su un totale di 93.000 unità (ben 12.000 in più rispetto al 1939); l'abbassamento dell'età media del personale; infine, il potenziamento della rete dei telex. Riguardo a questo ultimo punto, basti pensare che, fino al 1947, su 14.000 impianti telegrafici italiani solo 190 erano telescriventi. In Italia le prime centrali di commutazione telex furono installate solo nel 1955, a Trieste (poi a Roma e Milano), con gravissimo ritardo rispetto agli Stati Uniti e ad altri Paesi europei.

La Rai e le Poste: dalla radio alla televisione

Nel 1947 il governo italiano decise di avviare la trasformazione dell'Eiar (Ente italiano audizioni radiofoniche) in una

grande azienda di comunicazione di massa di dimensioni nazionali, basata su standard produttivi di alta qualificazione, con servizi tecnici paragonabili a quelli dei più avanzati Paesi europei. Si trattò di una scelta importante che, alla lunga, diede ottimi risultati e che coinvolse anche il ministero delle Poste. Nel 1948 fu portato a termine il ripristino della rete radiofonica danneggiata durante la guerra, potenziando e aumentando la diffusione degli impianti trasmettenti sul territorio nazionale, in modo che il segnale radio raggiungesse anche zone dove precedentemente l'ascolto era risultato inadeguato. Fu ideata una rete di trasmettitori a onde medie (a modulazione di frequenza) per la diffusione del programma nazionale (Radio Uno) in tutto il Paese, di Radio Due nella maggior parte delle regioni italiane, e di Radio Tre nei centri urbani più importanti. In questo ultimo caso fu raggiunta, almeno inizialmente, meno del 40% dell'utenza generale: fu deciso quindi di uti-



lizzare le onde ultracorte (a modulazione di frequenza), già in uso con ottimi risultati negli Stati Uniti (lo stesso accade per la diffusione del programma notturno e per la programmazione radiofonica diretta all'estero).

Nel periodo tra il 1948 e il 1952 fu messo a punto il passaggio dal servizio radiofonico a quello radiotelevisivo, sia pure in modo sperimentale. L'interesse da parte di gruppi industriali e politici per la televisione era molto forte, perché si intravedeva in esso un mezzo davvero rivoluzionario di comunicazione, destinato ad assumere un ruolo decisivo per l'immediato futuro. Il primo trasmettitore televisivo dell'Eiar-Rai fu realizzato a Roma (presso Monte Mario) nel 1949. Il primo studio televisivo fu allestito a Torino, con tecnologie americane, poi a Milano, nella sede di Corso Sempione. Il primo telegiornale sperimentale fu trasmesso invece nel 1952.

Nel frattempo la Rai (Radio audizioni italiane) aveva presentato al ministero delle Poste un progetto per una rete italiana di televisione che sarebbe stato reso effettivo, secondo una convenzione ufficiale, a partire dal 1954. La prima programmazione televisiva a diffusione nazionale ebbe dunque inizio dopo l'apertura degli studi televisivi di Roma e si basò sull'integrazione fra la rete dei trasmettitori della Rai e l'impianto dei ponti radio della rete postale. Nell'aprile del 1954 la Rai, pur mantenendo immutata la sigla, cambiò ufficialmente la propria denominazione in Radiotelevisione Italiana.

Già nel 1953, alla vigilia dell'inizio della Tv italiana, la radio aveva aumentato i propri abbonati del 240% rispetto al 1947, con circa cinque milioni di utenti (una media paragonabile a quella dei più importanti Paesi europei, come Francia e Gran Bretagna). In questa fase di lancio e di sviluppo aziendale, fu decisivo il ruolo di traino svolto dai dirigenti della Rai insieme agli organi tecnici del ministero delle Poste, che si interessarono del continuo miglioramento e aggiornamento delle infrastrutture radiotelevisive, in particolare delle reti di trasmissione. In pochi anni il sistema

DIVISE DEL DOPOGUERRA

- *Sopra*, portalettere in divisa invernale completa di giaccone davanti al tempio di Vesta a Roma.
- *A sinistra*, accettazione telefonica dei telegrammi nell'ufficio di piazza San Silvestro a Roma (1956).



di base per la diffusione fu potenziato al massimo, così come furono diffusi ben sei milioni di apparecchi radio e altri quattro milioni di televisori, creando così le condizioni per la trasformazione di un'azienda nata con pochi mezzi in un grande colosso industriale.

Al decollo della vendita degli apparecchi e degli abbonati corrispose l'incremento del gettito pubblicitario gestito dalla Sipra, che si occupava non solo di radio e Tv ma anche di alcuni quotidiani nazionali, della cartellonistica e della pubblicità cinematografica. Il governo decise inoltre che, dal 1954, la Rai non avrebbe potuto assumere pac-



chetti azionari o partecipazioni in altre società senza l'autorizzazione del ministero delle Poste, ancorandola così, definitivamente, al sistema delle partecipazioni statali.

GLI ANNI D'ORO DELLA TELEVISIONE

- *Sopra a sinistra*, la sigla del telegiornale della sera.
- *Sopra*, la sigla di Carosello, indimenticabile rassegna di pubblicità televisiva delle ore 21.
- *Sotto a sinistra*, "Lascia o raddoppia", la più popolare trasmissione televisiva degli anni Cinquanta: Mike Bongiorno con la valletta Edy Campagnoli e un concorrente.
- *Sotto*, ospiti d'eccezione al "Musichiere" di Mario Riva: Gino Bartali e Fausto Coppi.



Negli anni del boom: impostare “al volo”

La fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta furono per il nostro Paese un periodo di straordinaria espansione: una crescita non soltanto economica, ma tale da rivoluzionare il costume nazionale. In pochi anni cambiò tutto: abitudini di vita, costume, possibilità di muoversi. Dal Paese agricolo che era solo pochi anni prima, l'Italia divenne una moderna nazione industrializzata.

Il mutamento fu rapidissimo, e tale da generare nuove occasioni e anche nuovi squilibri; ma, in generale, uno dei suoi aspetti più rilevanti riguardò la necessità di realizzare un sistema di comunicazioni molto più rapido. Le Poste non potevano rimanere indifferenti di fronte a un fenomeno simile; e, al di là di una serie di innovazioni che modificavano e miglioravano il servizio tradizionale, si attrezzarono anche per assecondare uno degli aspetti più vistosi del nuovo clima del boom: la velocità. Siccome tutto diventava più veloce, si dovette venire incontro anche alle necessità di coloro che non avevano più il tempo di recarsi a un ufficio postale e nemmeno, si pensava, quello di scendere dall'automobile (simbolo assoluto degli anni del “miracolo economico”, che videro lo sviluppo impetuoso della motorizzazione di massa).

L'introduzione delle cassette per l'impostazione rapida fu una delle novità più curiose e significative, sul piano del costume postale, di quegli anni. Si trovavano soprattutto nelle grandi città, laddove il problema del traffico, della difficoltà di parcheggiare, cominciava proprio allora a farsi sentire; erano collocate a bordo strada, sul limite dei marciapiedi, e consentivano di imbucare la corrispondenza semplicemente aprendo il finestrino della vettura. Nelle immagini dei primi anni Sessanta di queste pagine compare una nuova Italia, fatta di gente che aveva bisogno di comunicare e aveva (o faceva mostra di avere) poco tempo a disposizione e molta fretta. Sono immagini metropolitane che riportano a un clima generalizzato di ottimismo e di attivismo, lonta-



Per chi ha fretta

- *Sopra*, la campagna fotografica con la quale le Poste promuovevano la cassetta postale per automobilisti e motociclisti.
- *Nella pagina a fianco*, imbucare e raccogliere velocemente la corrispondenza, in due foto fra gli anni Cinquanta e Sessanta.



ne mille miglia da quelle del decennio precedente, contrassegnato invece dalle fatiche e dalle durezze della ricostruzione.

Le cassette per l'impostazione al volo non ebbero vita lunghissima; il loro impiego decadde progressivamente, anche perché col passare degli anni le abitudini degli italiani si modificarono ulteriormente. Oggi, in tempi in cui la corrispondenza tradizionale è stata ampiamente soppiantata da nuove forme di comunicazione istantanee, appaiono una curiosità d'altri tempi. Una curiosità capace di riportarci a un'epoca che sembrava modernissima e che appare invece, nei tempi dei telefoni cellulari, della posta elettronica e di internet, come una fotografia ingiallita dei nostri nonni.

Il nuovo assetto del sistema postale

Il miracolo economico: l'aumento del traffico della corrispondenza e il risparmio postale

Negli anni del grande potenziamento industriale italiano, le Poste si trovarono in prima linea di fronte alla fase di trasformazione che il Paese stava vivendo, ma furono costrette ad affrontarla ancora con gli stessi mezzi (o quasi) con cui erano uscite dalla guerra.

Solo a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta l'incremento dei volumi della corrispondenza, seguito al miracolo economico, determinò l'esigenza di cambiare complessivamente l'organizzazione logistica postale. Il tradizionale traffico di corrispondenza epistolare, che accompagnava la vita familiare e professionale, aveva un volume limitato, a cui bastava una modalità di lavorazione della corrispondenza completamente manuale, fortemente associata alla professionalità degli addetti postali, in un'epoca in cui non esistevano le grandi tecnologie di smistamento automatico. Gli addetti postali dovevano essere dei profondi conoscitori della geografia economica del Paese, individuando, mediante il solo indirizzo, la linea di destinazione. Lo smistamento della corrispondenza veniva eseguito, infatti, per linee di avviamento, seguendo cioè i percorsi delle



RISPARMIO E MECCANIZZAZIONE

- *Sopra*, 1960, bambine ricevono il libretto di risparmio postale. L'immagine fa parte di una campagna fotografica dedicata al risparmio.
- *Nella pagina a fianco*, 1960, Roma, piazza Dante, centro meccanografico; operatrici alle macchine perforatrici IBM 024.

linee ferroviarie utilizzate per la distribuzione. Il trasporto della posta era ancora fortemente collegato al vettore ferroviario e le Ferrovie dello Stato non erano solo il mezzo privilegiato delle Poste, ma erano di fatto l'officina della diffusione postale: la maggior parte della ripartizione della corrispondenza veniva eseguita, nottetempo, direttamente sulle carrozze ferroviarie adibite al trasporto postale, e avveniva per linee di smistamento (la dorsale più importante era la Roma-Milano, che attraversava Firenze, Bologna, i centri più importanti dell'Emilia e della Lombardia, e da cui si diramavano le altre linee). Questa impostazione tradizionale era consentita dai bassi volumi di corrispondenza, ma dopo il boom economico il vecchio sistema non era più in grado di far fronte alle nuove esigenze. Lo stato di congestione e di crisi venutosi a determinare impose alle Poste l'avvio del processo di meccanizzazione e automazione del servizio.

Un altro importante fenomeno a cui si assistette durante gli anni del miracolo economico fu l'aumento del flusso di risparmio postale. L'ondata di migrazione dal Sud al Nord del Paese coinvolse un grande numero di italiani che si spostarono, spesso lasciando a casa la propria famiglia: essi avevano bisogno di un servizio efficiente per spedire il vaglia e il telegramma di auguri a casa o per mettere al riparo da rischi i propri risparmi. In generale, negli anni Sessanta, il risparmio postale ammontava a circa un quinto di quello bancario. A fronte di ciò esistevano ben 12.000 sportelli postali della Cassa depositi e prestiti contro i 1200 del settore creditizio, con un evidente squilibrio. In realtà il risparmio postale rappresentava una forma complementare più che alternativa al sistema bancario, e le somme depositate presso le Poste erano di modesta entità rispetto a quelle dei conti correnti in banca.



La meccanizzazione del servizio postale e l'introduzione del CAP

All'aumento del flusso della corrispondenza seguì, alla metà degli anni Sessanta, una prima legge dello Stato che prevedeva l'avvio del piano di meccanizzazione postale.

Fino a quel momento, fatta eccezione per i collegamenti con le isole (in particolare con la Sardegna, dove però era ancora in funzione la vecchia nave postale regia), lo smistamento – come abbiamo visto – era attuato per linee di avviamento. La nuova logica della meccanizzazione impose alle Poste di rivedere interamente il sistema di smistamento del-

la corrispondenza, attuando la cosiddetta “provincializzazione”. Furono così poste al centro del processo le province di destinazione, con la creazione di nuovi uffici di movimento, normalmente presso i locali della stazione ferroviaria, che providero alla ripartizione per città e per ufficio postale. Questo fu il primo cambiamento, determinato dalla necessità di affiancare ai vecchi ambulanti postali e agli uffici mobili alcune nuove strutture fisse (la cui costruzione fu affidata, secondo una scelta tipica del sistema politico di quei tempi, a un'azienda della Finmeccanica che attraversava in quel momento un periodo di crisi) che supplissero all'incremento del volume postale.



UN NUOVO MODO DI SPEDIRE LA CORRISPONDENZA

- *Sopra e a destra*, le Poste pubblicizzano l'utilizzo del codice di avviamento postale.
- *Nella pagina a fianco: in alto*, un assegno, un bollettino di conto corrente e un postagiorgio; *a destra*, pubblicità per il servizio dei conti correnti postali; *in basso*, una cassetta d'impostazione degli anni Settanta.





L'introduzione del CAP, Codice avviamento postale, nel 1967, fu necessaria per completare la nuova logica di smistamento postale, coerente al disegno precedente di meccanizzazione per provincia.

Si trattò di una novità destinata più ad alleviare le condizioni di lavoro dei dipen-

denti che a costituire una componente funzionale a un sistema postale più moderno e informatizzato, ancora di là da venire. Per facilitare il lavoro di smistamento e recapito si introdusse una serie di numeri (codici) che servivano a individuare con esattezza l'agenzia di recapito. Il meccanismo si fondava sul Sistema automatico di riconoscimento indirizzi (SARI) che "leggeva" i codici.

Nell'era dell'automazione computerizzata le Poste crearono numerosi Centri di meccanizzazione postale (CMP), all'interno dei quali avveniva l'intero smistamento della corrispondenza, per mezzo di macchine dotate di lettori ottici. La costruzione del CAP era molto semplice: la prima cifra individuava la regione postale, la seconda la provincia, la terza il capoluogo di provincia,

la quarta tornava alla vecchia logica della linea di instradamento (quello che era, in gergo postale, lo "stradario") e la quinta indicava, solo per un numero limitato di realtà stradali, la località. Questa riforma ebbe un impatto fortissimo all'interno delle Poste, anche se inizialmente l'utenza italiana fu restia all'innovazione e alla capacità di metabolizzare il cam-



biamento. L'introduzione del CAP fu infatti vissuta come un'ulteriore incombenza per il cittadino; c'era la sensazione che le Poste cercassero di chiedergli un aiuto non giustificato per risolvere un proprio problema interno nella gestione della macchina operativa. Ciò infatti accadeva dopo le vicende degli anni Sessanta che avevano già determinato una prima grande crisi nella qualità dei servizi postali, seguita da una diffidenza generalizzata dell'utenza nei confronti del servizio pubblico.

L'iniziale difficoltà da parte degli addetti postali a recepire il nuovo meccanismo di provincializzazione segnò l'inizio di un periodo in cui la rapidità di consegna della corri-



spondenza peggiorò pesantemente. In campo internazionale, nello stesso momento, la prestazione media del servizio postale italiano si collocava al sestultimo posto (comunque davanti a Paesi di grande efficienza come Norvegia, Svezia, Belgio e Giappone). L'Italia, dopo gli anni del miracolo economico, era ormai un Paese industrializzato a tutti gli effetti e aveva l'esigenza di mantenere un livello di infrastrutture e di servizi pubblici al passo con gli altri Paesi europei più avanzati. L'introduzione del CAP richiese, inoltre, da parte delle Poste, una forte mobilitazione informativa e di pubblicizzazione del nuovo meccanismo, per far capire agli italiani che l'uso del nuovo codice era stato deciso nell'interesse dell'utenza stessa. Alla fine, contrariamente ai timori diffusi, il CAP fu recepito e accolto con favore dalla popolazione italiana.

Vicino a chi soffre: le Poste nelle zone terremotate

Tra le attività meno conosciute e più meritorie delle Poste italiane c'è l'assistenza che è stata prestata alle popolazioni in occasione delle calamità naturali che hanno colpito, in più di un'occasione, il nostro Paese. Particolarmente difficile si è rivelato il compito all'epoca dei più gravi terremoti del dopoguerra: quello del Belice, in Sicilia, nel 1968; quello del Friuli nel 1976; quello dell'Irpinia nel 1980. Situazioni che hanno richiesto uno sforzo eccezionale e la mobilitazione di ogni risorsa disponibile.

È ovvio che in uno stato di calamità le esigenze di comunicazione delle persone colpite si facciano più drammatiche e pressanti; basta pensare, per esempio, al diritto dei pensionati di riscuotere quanto loro dovuto, o alla necessità di dare e ricevere notizie anche in tempi rapidissimi in momenti nei quali le linee telefoniche possono essere interrotte o subire malfunzionamenti. In queste occasioni, nelle quali gli uffici postali sono stati spesso distrutti, il personale

ha dovuto agire in condizioni di assoluta emergenza. Sono stati rapidamente costruiti uffici postali prefabbricati, in modo da garantire il servizio anche in condizioni difficili; in altre circostanze, gli uffici sono stati alloggiati su camion o pullman e resi mobili, in modo da poter servire zone anche di una certa ampiezza garantendo una presenza a rotazione tra centri vicini.

Nel complesso, le strategie assunte dalle Poste in questi momenti drammatici hanno rivelato una loro efficacia, anche grazie alla disponibilità e all'abnegazione di un personale che ha mostrato di saper dare il meglio di sé in situazioni anche molto ardue.

Situazioni d'emergenza

- *Sotto e in basso nella pagina a fianco*, due immagini scattate nel dicembre 1980: un ufficio postale d'emergenza in una città irpina colpita dal terremoto.
- *Nella pagina a fianco in alto*, febbraio 1968, ufficio postale mobile in una zona terremotata della Sicilia.





I nuovi modi di comunicare

La nascita di Poste Italiane Spa

Gli anni Novanta videro la trasformazione dell'ente postale, da sempre "braccio territoriale" del Ministero delle comunicazioni, e che aveva risentito fortemente della crisi del pubblico impiego, verificatasi nel sistema italiano degli anni Settanta e Ottanta. In questi due decenni si era assistito, infatti, alla proliferazione di attività di tipo amministrativo e burocratico che avevano aumentato fortemente i costi di gestione senza un reale corrispettivo nel miglioramento del servizio postale per l'utenza.

Le ipotesi fatte per una riforma seria del servizio postale italiano in crisi furono diverse: dalla privatizzazione totale a quella parziale, dallo scorporo di alcuni servizi, in particolare quelli di telecomunicazione, all'accorpamento in un'unica azienda. Inizialmente si stabilì che le Poste potesse dare in concessione l'ap-

palto della consegna delle corrispondenze a cooperative e agenzie locali (per esempio, per un certo periodo il servizio della raccomandata venne "esternalizzato"). Fu questa una fase interlocutoria che non portò grandi risultati in termini di bilancio e di miglioramento del servizio. Un primo passo in direzione di un deciso cambiamento dell'amministrazione postale fu fatto nel 1993 con un decreto del governo che da un lato escludeva il ministero dalla gestione diretta delle Poste, lasciandogli solo alcuni poteri di indirizzo generale e di controllo e dall'altro prevedeva la trasformazione delle Poste in un ente pubblico economico, in previsione della formazione di una vera e propria società per azioni.

Poste Italiane Spa, voluta dal governo italiano anche sotto la spinta delle normative dell'Europa unita, nacque solo nel 1998, con la prima assemblea dei nuovi soci che approvarono lo Statuto e insediarono un nuovo consiglio di amministrazione. L'ambizione era quella di passare dalla cultura del rispetto delle procedure e del servizio pubblico a basso costo a una cultura dei risultati e della qualità del servizio. La parola d'ordine del nuovo business plan

LE POSTE DEL DUEMILA

- *A sinistra*, nuovi mezzi per la consegna della corrispondenza.
- *Nella pagina a fianco*, un'immagine scattata recentemente nell'ufficio di piazza San Silvestro a Roma.





diventò “crescere per risanare”, con il passaggio dall'amministrazione all'impresa. Il riordino portò a un assottigliamento degli addetti postali che passarono dall'apice storico di 237.000 nel 1990 a 180.000 nel 1997 e a 153.000 nel 2007, con una semplificazione delle aree lavorative che passarono dai 41 profili professionali del 1979 a due sezioni generali: la divisione Servizi postali e comunicazioni di posta elettronica (un mezzo precursore dell'attuale email) e quella dei Servizi finanziari e sistemi di pagamento (Bancoposta). Inoltre si seguì la via del decentramento, con sedi e filiali periferiche che sostituirono le direzioni compartimentali e provinciali di tipo verticistico di stampo regio e fascista.

Il modello organizzativo del nuovo piano di impresa prevedeva la dismissione di telegrafo e telex, la crescita di Postacelere (nata nel 1986), l'avvio del corriere prioritario e degli sportelli automatici di prelievo, l'eliminazione degli oneri impropri su editoria e periodici.

I nuovi servizi postali

Nel 1999 partì il nuovo servizio della Posta prioritaria, che con una tariffa non di molto superiore a quella della posta ordinaria (1200 anziché 800 lire) garantiva un recapito entro le 24 ore successive alla consegna su tutto il territorio nazionale. Con lo speciale francobollo dorato autoadesivo e l'apposita etichetta blu, essa permetteva una consegna più veloce, perché la corrispondenza viaggiava di notte. Si trattò di un importante successo che diede un consistente incremento dei volumi e degli introiti delle Poste e che trainò un maggior utilizzo anche del corriere postale ordinario.

Un altro notevole incremento, negli ultimi anni, fu quello dovuto al servizio speciale limitato ai soli pensionati, che potevano accreditare il loro assegno mensile su conto corrente postale. Furono ristrutturati anche i settori relativi al corriere espresso e al pacco celere e furono lanciati i nuo-

vi servizi di Postecom Spa: per la posta elettronica, le comunicazioni via internet ed e-commerce, con un portale apposito funzionante come un ufficio postale virtuale.

Nel frattempo, a partire dal 2000, Poste Italiane Spa ha dato vita a un totale restyling della propria immagine, con una grande attenzione al processo di modernizzazione tecnologica a servizio dell'utente: veniva rinnovato il logo; era abbandonato il trasporto mediante le ferrovie e sostituito da quello mediante i nuovi furgoni (oggi con ben 40.000 unità a disposizione), con il potenziamento del trasporto aereo; i portalettere furono dotati di nuove divise e borse; furono ricostruiti e informatizzati gli uffici; fu garantita l'apertura per dieci ore al giorno di almeno un ufficio postale per ogni provincia; ci si allineò infine allo standard europeo dei tempi di consegna delle corrispondenze.

Oltre al raggiungimento del pareggio, e poi al conseguimento di importanti profitti dopo più di quarant'anni di bilanci in rosso (nel 2002 Poste Italiane Spa ha avuto un attivo di 22 milioni di euro, che sono diventati ben 844 milioni di euro nel 2007), un notevole risultato raggiunto dall'azienda postale ha riguardato il personale, che dal 2000 in poi non è stato affatto diminuito.

Un'importante differenza strategica messa in atto, negli ultimi anni, da parte di Poste Italiane Spa, rispetto alle altre concorrenti europee è stata quella di mantenere la proprietà della rete complessiva.

All'opposto, in Inghilterra il 97% dei Post office sono gestiti con criteri di franchising, cioè affidati ai privati secondo specifici accordi con la Royal Mail. Tra la soluzione di Poste Italiane Spa e quella di Royal Mail esistono diverse sfumature negli altri Paesi europei: per esempio le Poste

NUOVI MEZZI DI PAGAMENTO

- **A destra**, nei nuovi uffici postali è possibile oggi ricevere diversi servizi di consulenza.
- **Sopra**, esempi di carte per la ricarica dei telefoni cellulari con la sim PosteMobile: un altro dei molti innovativi servizi che oggi Poste Italiane offre alla sua clientela.



Il sito internet: nuovi accessi ai servizi

Si tratta di uno dei siti più frequentati d'Italia, con circa un milione di correntisti di "BancoPosta" che utilizzano abitualmente i più importanti servizi online. In particolare, "Postemail", cioè la casella email ufficiale di Poste Italiane per ricevere e inviare messaggi in modo affidabile; "Bollettino", che consente di pagare online i bollettini postali tramite il conto BancoPosta, le carte di credito VISA e la carta Postepay; "Dovequando", cioè il monitoraggio di lettere e pacchi, fino alla ricerca di CAP e indirizzi degli uffici postali; "Corrispondenza online", con la possibilità di inviare raccomandate, lettere e telegrammi direttamente da casa o dall'ufficio, 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno; "Postecert", ovvero l'invio di email certificate con la firma digitale; infine, "Postecommerce", un'offerta proposta ad aziende che desiderano esporre e vendere i propri prodotti su internet, con lo Shop virtuale (vetrina), una piattaforma speciale di pagamento per l'e-commerce, mediante carta di credito postale, un sistema di logistica per le spedizioni e la distribuzione dei prodotti.



francesi hanno scelto una forma di privatizzazione intermedia, facendo una serie di accordi con i comuni per erogare alcuni servizi.

L'impresa postale moderna: una "Rete" di reti

Poste Italiane Spa è oggi il risultato dell'intreccio di tre tipologie generali di reti: una rete logistica sul territorio, che trasporta oggetti; una rete di uffici, dove vengono erogati i servizi postali e finanziari e dove si hanno circa un milione e mezzo di contatti giornalieri con la popolazione; una rete informatica che permette a tutta questa infrastruttura di funzionare in modo moderno.

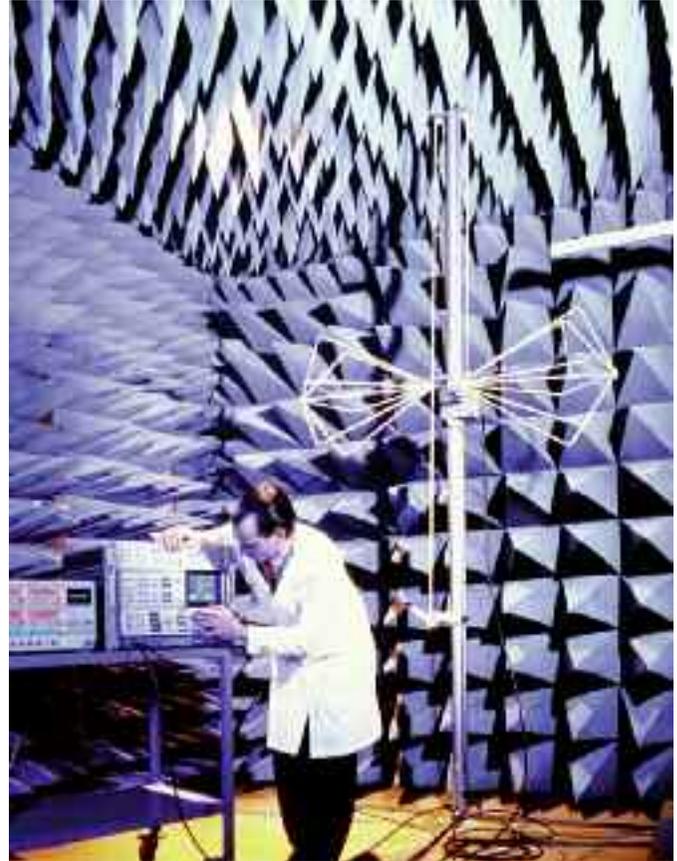
Accanto alla tradizionale rete postale (corrispondente a 14.000 uffici postali e a circa 3000 centri finali di smistamento), fondata su due pilastri, l'accettazione e il recapito

della corrispondenza, dalla fine degli anni Novanta in poi Poste Italiane Spa aggiunse un'altra tipologia di rete di natura informatica (la più grande del Paese), capace di raggiungere in maniera capillare e omogenea tutti i punti dove esiste un ufficio postale (sia esso aperto o meno al pubblico), per un totale di circa 25.000 luoghi.

La rete informatica postale si apre in circa 65.000 sportelli che sono il terminale ultimo, negli uffici postali, tra il cittadino e l'azienda. Ciò ha permesso a Poste Italiane Spa di erogare ulteriori servizi e applicazioni, aprendosi a nuovi settori di business. Diretta discendente della meccanizzazione degli anni Cinquanta e della automazione degli anni Sessanta e Settanta, questa informatizzazione ha avuto la spinta più forte nella seconda metà degli anni Novanta ed è diventata rilevante dal 2000 in poi. Essa ha comportato la necessità di una riqualificazione del personale, effettuata con forti investimenti in formazione su nuo-

vi prodotti, nuove procedure, nuovi sistemi gestionali, e tenuta anche a distanza mediante le più recenti tecnologie (circa mezzo milione di giornate di aula per la formazione agli addetti postali, a vario livello). La rete si è aperta all'utenza, mentre inizialmente essa era essenzialmente uno strumento di comunicazione interno, soprattutto di tipo gestionale, diventando sempre più una rete di comunicazione con l'esterno.

L'ampliamento e il potenziamento della rete informatica si inserisce nel più generale progetto di diversificazione della attività di Poste Italiane Spa, con la gestione di circa 220 prodotti/servizi complessivi. Questo ha comportato investimenti in nuova tecnologia (scanner, personal computer ecc.) indirizzati e mirati nei confronti di quegli uffici adibiti a particolari servizi e non a tutti gli sportelli postali diffusi sul territorio. Sono nati così circa 5300 sportelli, chiamati "Sportello Amico". In questo modo l'azienda è potuta entrare in nuovi segmenti di mercato, offrendo nuovi servizi a nuovi utenti, e aprendosi a diversi settori: si è aperta, con PosteMobile, al settore delle telecomunicazioni, vendendo i servizi postali e finanziari per la telefonia (per esempio il pagamento dei bollettini postali e l'effettuazio-



ne dei bonifici direttamente dal cellulare, oppure la possibilità di sapere, in tempo reale, dove si trovano il pacco o la raccomandata che il cliente ha spedito), con la prospettiva di aprirsi anche alla televisione digitale. Un altro importante esempio di diversificazione dei servizi è stato quello di PosteShop, unico in Europa, fondato sulla creazione di una struttura, parallela agli uffici postali, per la vendita di prodotti agli utenti postali, ma non solo.

Negli ultimi anni Poste Italiane Spa ha dato vita a una ulteriore stratificazione delle reti: le diverse migliaia di uffici postali si sono via via segmentati, creando reti nelle reti. Questa esigenza è emersa soprattutto quando si è incrementata l'attività finanziaria, dopo il 2000. Ciò ha comporta-

VERSO IL FUTURO

- *A sinistra*, un'immagine scattata nell'ufficio postale di Roma 62, tra i più avanzati d'Italia sotto il profilo delle tecnologie e dei servizi offerti alla clientela.
- *Sopra*, un tecnico al lavoro nella camera anecoica dell'Istituto Superiore P.T., istituito nel 1907.

Email ed Eboost

Già prima dell'avvento di internet come lo conosciamo oggi, dopo la nascita di Arpanet (il progenitore dell'attuale sistema, che metteva in contatto computer lontani tra loro mediante i normali cavi telefonici), fu inventato da un ingegnere informatico americano, Ray Tomlinson, un mezzo per condividere i file di lavoro contenuti in computer collocati in sedi diverse. Il nuovo sistema, chiamato in seguito "email", divenne, dal 1973, il più diffuso canale di comunicazione tra i partecipanti al progetto Arpanet e poi al più moderno internet.

La posta istantanea o "email" divenne il grande competitor della posta tradizionale, perché rappresentava un mezzo alternativo, racchiudendo in sé tutte le logiche tipiche della vecchia posta, ma attuate in modo istantaneo. L'utilizzo sempre maggiore e la diffusione capillare di questo metodo causò un calo dell'utilizzo del servizio postale tradizionale, in particolare riguardo alla corrispondenza epistolare. Continuò invece ad aumentare, e sembrò non risentire particolarmente di



Nuovi corrieri

● *Sopra*, un'immagine di SDA, il corriere delle Poste Italiane.

internet, il volume delle corrispondenze commerciali, sia in termini direzionali che promozionali.

Non potendosi opporre alla diffusione della email, le Poste Italiane Spa decisero di fare proprio questo nuovo strumento, potenziandolo. I grandi pregi della email sono la fruibilità e l'universalità; il suo difetto, che è poi quello di internet, è la non verificabilità o garanzia del contenuto: una email può arrivare o meno a destinazione, l'utente non può essere certo che essa venga letta o che invece venga cancellata per errore dalla memoria del computer. In quest'ottica le Poste Italiane Spa hanno pensato di modificare il livello standard della email, con un "servizio di certificazione", ideando un sistema secondo cui l'utente non invia l'email direttamente al destinatario ma essa viene girata prima al server centrale delle Poste Italiane Spa, che la registra (tenendola in memoria per almeno cinque anni) e poi la rimanda al destinatario. Questo servizio permette due tipi di garanzie: che l'email sia arrivata ma anche che sia la stessa che è stata inviata senza modifiche o aggiunte. Rispetto alla semplice raccomandata postale si tratta di un ulteriore passo avanti perché l'email certificata garantisce non solo l'invio e la ricezione, ma anche la conformità e la registrazione del suo contenuto. Per la legge sulla privacy può accedere al suo contenuto solo chi ha spedito l'email (salvo precisa autorizzazione del Tribunale). Questo tipo di servizio è già di uso corrente presso la pubblica amministrazione.

Nel 2000, dall'intesa tra la grande esperienza di Sda Express Courier nella consegna ai privati e la forte presenza sul territorio di Poste Italiane, nasceva Eboost per favorire lo sviluppo del commercio elettronico in Italia, riunendo in un'unica soluzione le fasi di distribuzione, logistica e pagamenti e offrendo un servizio facilmente gestibile on-line. Per le piccole e grandi imprese, Eboost rappresenta il sistema più pratico, veloce e sicuro, grazie a un'ampia scelta nelle modalità e nei tempi di consegna e grazie al monitoraggio delle spedizioni in tempo reale.



to la creazione dentro gli uffici postali di circa 5000 sale di consulenza per il cliente, per dar vita a un rapporto più diretto con l'utente postale, sul modello bancario. Sull'onda dell'evoluzione del conto corrente postale (con cinque milioni e mezzo di utenti che si sono aggiunti ai circa 17 milioni di libretti postali classici), Poste Italiane Spa si è avviata a diventare una banca retail, a carattere mass market, ovvero una sorta di banca che non intende svolgere un'attività finanziaria sofisticata, bensì offrire a fasce sempre maggiori della popolazione quei servizi bancari di base (cioè essenzialmente il conto cor-

rente, l'assegno e la carta di credito). La massima espressione di questo tipo di attività è stata la creazione di Postepay, un servizio di carta prepagata ricaricabile, che ha avuto un riscontro di mercato fortissimo rispetto alla concorrenza, con più di tre milioni e mezzo di clienti (si tratta della carta per pagamenti più diffusa in Italia e in Europa).

Un esempio di sub-rete è stato Poste Business, insieme di uffici dedicati in modo particolare alla clientela "Soho" (Small Office Home Office), ovvero alle piccole aziende, ai piccoli imprenditori, negozianti, commercianti e professionisti, che possiedono la partita Iva ma non una struttura organizzativa da grande azienda.

Questi possono accedere, mediante la registrazione e l'attivazione di una card, a determinati servizi postali personalizzati (questa rete si è sviluppata in circa 350 uffici, con più di 500 addetti specializzati). Altri esempi di personalizzazione del servizio sono stati quelli effettuati per la pubblica amministrazione, quali la sanatoria degli extracomunitari o la veicolazione delle contravvenzioni svolte per i singoli Comuni, oppure le documentazioni per le licenze di caccia e pesca o le attività nel mondo della Sanità per alcune Regioni.

AL SERVIZIO DELL'UTENZA

- *Sopra e sotto*, alcune immagini di Roma 62: un pannello e le salette di consulenza in una moderna organizzazione dello spazio.



Le immagini

Il lavoro

Dagli ultimi decenni del XIX secolo
fino a oggi, le immagini che si susseguono,
tutte tratte dall'Archivio Storico di Poste Italiane,
raccontano un mondo fatto di grande impegno,
ma anche di spirito di corpo, orgoglio di appartenenza
e un continuo contatto
con la realtà sociale del nostro Paese.

● *Nella pagina a fianco*, Trento, postini in divisa nei primi decenni del secolo scorso.





- *In alto*, una diligenza postale in uso nei primi anni del Novecento.
- *Sopra*, l'arrivo del primo telegrafo a Messina nel 1908.
- *Nella pagina a fianco*, postino in divisa agli inizi del secolo scorso.
- *Nella pagina seguente*, anni Venti del Novecento: smistamento della corrispondenza.









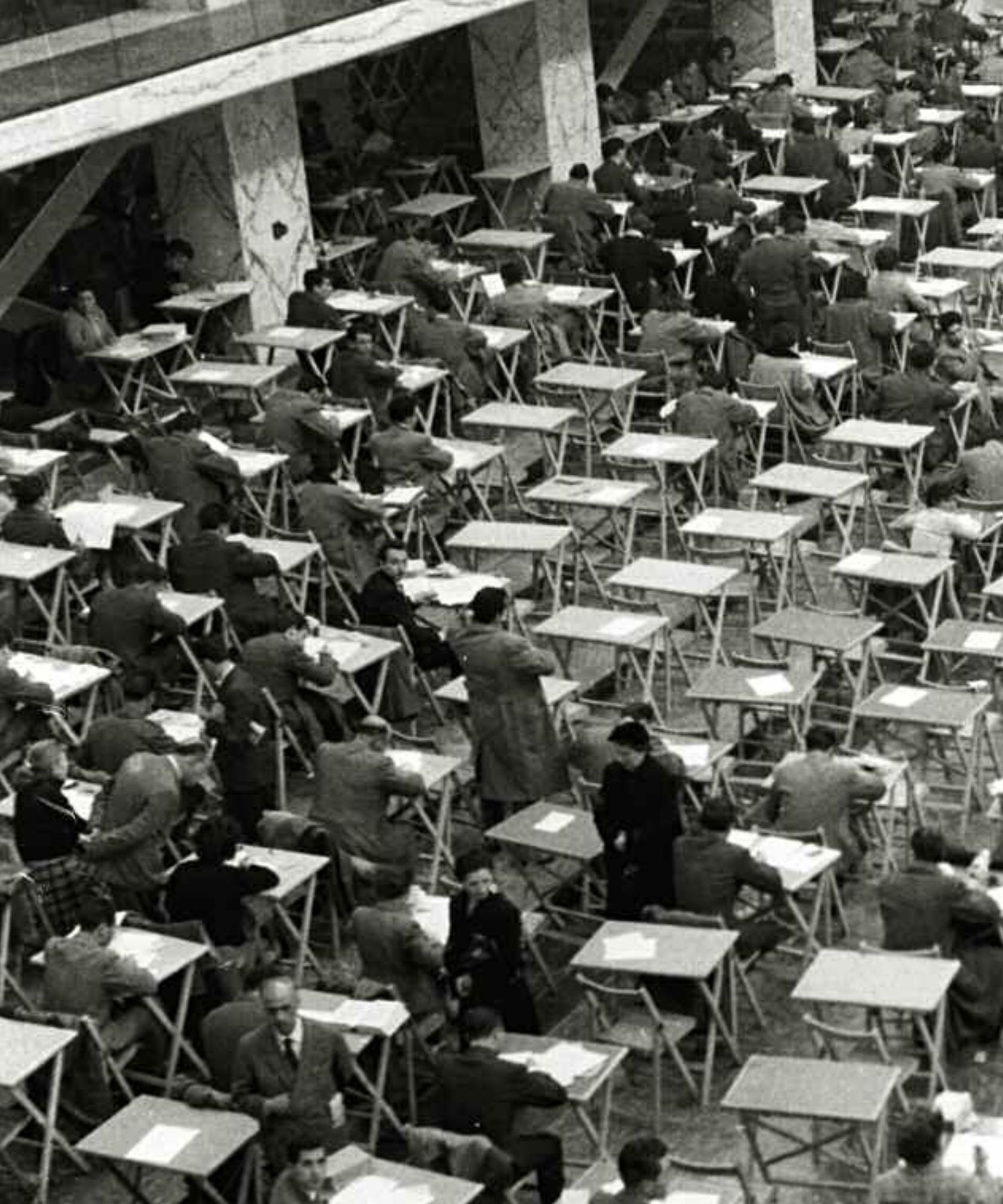
- *Sopra*, furgone delle Regie Poste in piazza del Campidoglio a Roma, nel 1910.
- *Nella pagina a fianco, in alto*, recapito della corrispondenza in alta montagna; *in basso*, la nuova centrale dedicata alle comunicazioni telefoniche interurbane, a Genova, negli anni Venti del Novecento.





- *Sopra*, centro di lavorazione della corrispondenza alla fine degli anni Cinquanta.
- *Nella pagina a fianco*, lavorazione di pacchi esteri a Bari a metà degli anni Cinquanta.
- *Nella pagina seguente*, svolgimento delle prove di un concorso nel palazzo dei Congressi a Roma, nel 1955.









- *Sopra*, Roma, smistamento della corrispondenza nel palazzo delle Poste a piazza San Silvestro alla fine degli anni Cinquanta.
- *Nella pagina a fianco*, personale al lavoro nel centralino dell'Azienda statale dei servizi telefonici, sede di Bari.







● *Sopra*, Roma, 1960, impiegate all'archivio dei Buoni Postali Fruttiferi a Roma nel 1960.

● *Nella pagina a fianco*, operazioni di smistamento della corrispondenza in un ufficio postale di Roma.





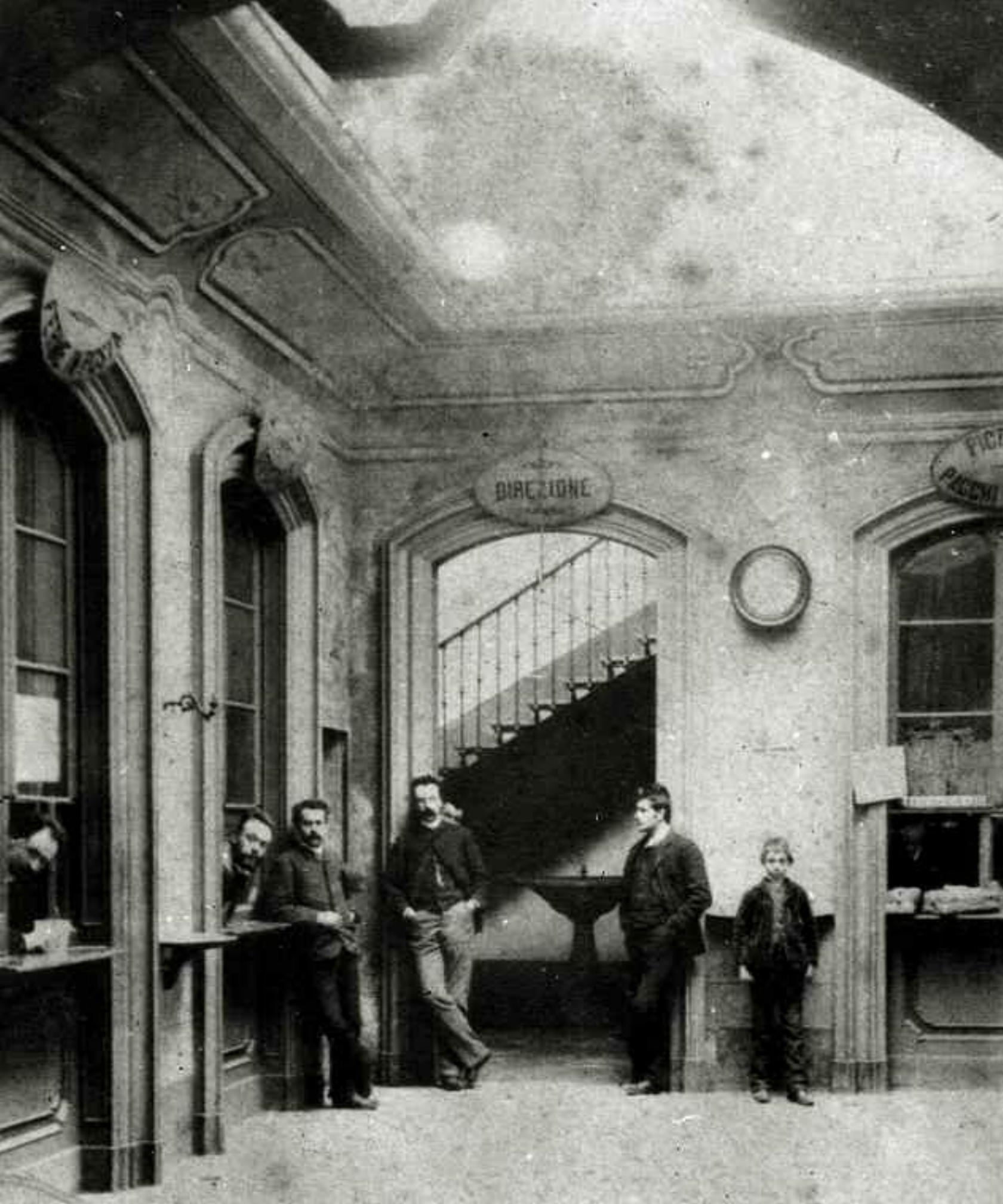
- *Sopra*, una sala consulenza riservata alla clientela business in un moderno ufficio postale.
- *Nella pagina a fianco*, fattorino telegrafico con divisa invernale e mantella su una moto Guzzi, a Roma. Anni Cinquanta-Sessanta.

I luoghi

Le architetture degli uffici postali seguono di pari passo lo sviluppo degli stili architettonici in Italia, dalla fine dell'Ottocento alle più moderne realizzazioni contemporanee, talvolta esprimendo anche valori di avanguardia e anticipazione.

Non solo per gli esterni, ma anche e soprattutto per quanto riguarda gli spazi interni, concepiti sia per la rappresentanza e l'accoglienza del pubblico sia come luoghi di lavoro in cui coniugare efficienza e razionalità.

● *Nella pagina a fianco*, l'interno dell'ufficio postale di Brescia agli inizi del secolo scorso.



DIREZIONE

PACCHI



- *Sopra*, il palazzo delle Poste di Perugia in una cartolina di inizio Novecento.
- *Nella pagina a fianco*, l'imponente scala d'accesso al secondo piano nel palazzo delle Poste di Trieste.
- *Nella pagina seguente*, il salone al pubblico del palazzo delle Poste di Bari in un'immagine del 1955.









- *Sopra*, il Centro Meccanografico Risparmi di Roma, nel 1958.
- *Nella pagina a fianco*, interno di un vagone ferroviario dedicato alla lavorazione della posta nel 1960.







- *Sopra*, Napoli Ferrovia, il centro dedicato allo smistamento dei pacchi negli anni Sessanta.
- *Nella pagina a fianco*, l'interno di un ufficio postale mobile alla fine degli anni Cinquanta.



- *In alto*, veduta esterna del palazzo delle Poste in piazza Bologna a Roma.
- *Sopra*, l'ufficio postale "Roma Appio" in un'immagine dei primi anni Sessanta.



● *Sopra*, la sala conti correnti dell'ufficio postale di Roma Eur in un'immagine del 1961.



- *Sopra*, una centrale telefonica dedicata ai collegamenti interurbani negli anni Cinquanta.
- *Nella pagina a fianco*, anni Ottanta, una sala del Centro di Meccanizzazione Postale a Roma.



Gli strumenti

Per la necessità stessa della loro funzione operativa,
il rapporto tra le Poste Italiane e gli strumenti
del lavoro è sempre stato di avanguardia tecnologica,
dall'impiego dei mezzi per la distribuzione
della corrispondenza all'innovazione
nelle comunicazioni a distanza,
fino al mezzo pubblicitario, strumento indispensabile
di contatto con il grande pubblico.



● *Da sinistra verso il basso,*
gruppo telegrafico Morse dei primi anni
del Novecento; centralina telefonica;
bilancia degli anni Sessanta
per raccomandate, assicurate
e posta aerea; nettatimbrì a manovella
degli anni Sessanta.





- *Sopra*, due macchine affrancatrici utilizzate negli anni Settanta.
- *Sotto e nella pagina a fianco*, cassette per spedire la posta. *Da sinistra*, cassetta mobile del XIX secolo; cassetta in ghisa utilizzata dalla fine del XIX secolo (nella parte abrasa era inciso il simbolo del Regno d'Italia, eliminato con il passaggio alla Repubblica per poter continuare ad utilizzare la cassetta); cassetta per lettere della fine del XIX secolo; cassetta per stampe, fine Ottocento-inizi Novecento; cassetta degli anni Ottanta-Novanta utilizzata nelle stazioni ferroviarie; cassetta degli anni Novanta.





- *Sopra*, cappelli utilizzati da addetti al recapito negli anni Cinquanta-Settanta e un casco in uso negli anni Ottanta.
- *Qui a fianco*, insegne di uffici postali, risalenti rispettivamente agli anni Cinquanta e Settanta.

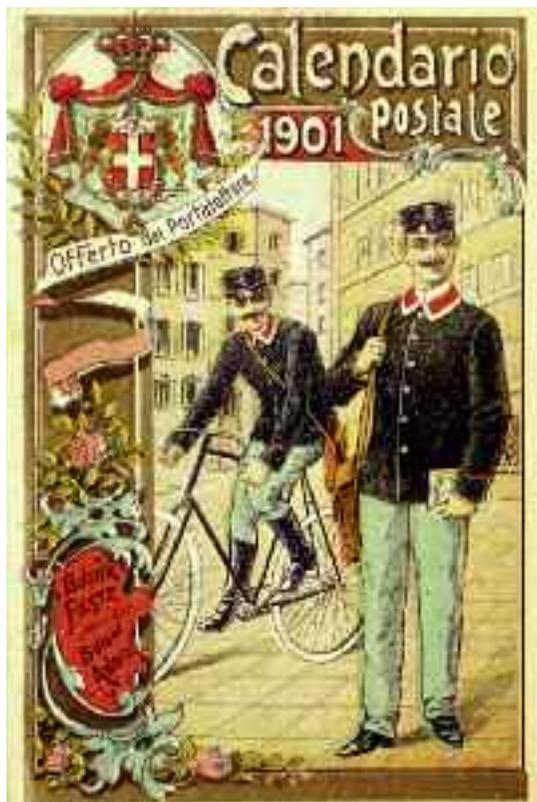


● *Da sinistra, verso il basso*, una bilancina di precisione Columbus Bilateral in uso nei primi anni del Novecento; un apparecchio telegrafico Baudot della fine dell'Ottocento; una bilancina della prima metà del XX secolo.





- *In alto*, 1924, furgone delle Regie Poste adibito ai servizi postali.
- *Sopra*, il motoscafo delle Regie Poste, a Venezia nei primi del Novecento.



● A sinistra in senso antiorario, vari esempi di calendari postali, realizzati nell'Ottocento e nel Novecento, che i portalettere offrivano ai "propri" clienti. Si può notare l'evidenza che viene data ai diversi mezzi a disposizione del servizio postale per il recapito della corrispondenza, dalla bicicletta alla nave, dall'automobile al treno.



SERVITO!

CAI-post, rapidità, sicurezza e convenienza nel trasporto di posta e merci per l'estero.

CAI-post *il servizio vincente!!*

Per informazioni rivolgetevi ai seguenti numeri nazionali:

192	02/49522222 (ore ufficio)	192	02/49522222 (ore ufficio)
193	02/49522222 (ore ufficio)	193	02/49522222 (ore ufficio)
194	02/49522222 (ore ufficio)	194	02/49522222 (ore ufficio)
195	02/49522222 (ore ufficio)	195	02/49522222 (ore ufficio)
196	02/49522222 (ore ufficio)	196	02/49522222 (ore ufficio)
197	02/49522222 (ore ufficio)	197	02/49522222 (ore ufficio)
198	02/49522222 (ore ufficio)	198	02/49522222 (ore ufficio)
199	02/49522222 (ore ufficio)	199	02/49522222 (ore ufficio)

NON TUTTO CIÒ CHE È VECCHIO È VECCHIO DAVVERO.

LA POSTA GIUNTA IV PRO' IN NEGRO

● A sinistra in senso antiorario, differenti campagne pubblicitarie nel secondo dopoguerra, da una pubblicità istituzionale degli anni Settanta alla promozione del "CAI-post" negli anni Ottanta, fino a due pubblicità dedicate ai vantaggi dei conti correnti postali, risalenti rispettivamente agli anni Cinquanta e Sessanta.

nei vostri affari

risparmiate tempo e denaro

Avete bisogno di un servizio di cassa sicura, comodo ed economico? Scriveteci dei

CONTI CORRENTI POSTALI

senza spese

non presto, non comodamente.

PER CHI È CORRENTISTA POSTALE e usa il postagiro

Apertura del conto corrente postale - Fidejussione e pagamento incasso - Rimborso da contante - Esperto della posta ogni settimana - Soli fruitori - Massima elasticità di servizio - Carta contante - "Buola postale" a tutti i correntisti.

Altre informazioni in questo ufficio.

per il postagiro adozione di ogni spesa e moduli gratis

Bibliografia

- Valerio Castronovo (a cura di), *Le Poste in Italia. Da amministrazione pubblica a sistema d'impresa*, Roma-Bari, Laterza, 2003.
- Giovanni Paoloni (a cura di), *Le Poste in Italia*, vol. 1, *Alle origini del servizio pubblico (1861-1889)*, Roma-Bari, Laterza, 2004.
- Andrea Giuntini, Giovanni Paoloni (a cura di), *Le Poste in Italia*, vol. 2, *Nell'età del decollo industriale (1889-1918)*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- Andrea Giuntini (a cura di), *Le Poste in Italia*, vol. 3, *Tra le due guerre (1919-1945)*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- Gianfranco Petrillo (a cura di), *Le Poste in Italia*, vol. 4, *Dalla ricostruzione al boom economico (1945-1970)*, Roma-Bari, Laterza, 2007.
- Giorgio Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. 5, *La costruzione dello Stato unitario (1860-1871)*, Milano, Feltrinelli, 1989.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 6, *Lo sviluppo del capitalismo e del movimento operaio*, Milano, Feltrinelli, 1989.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 7, *La crisi di fine secolo e l'età giolittiana*, Milano, Feltrinelli, 1991.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 8, *La Prima Guerra Mondiale e il dopoguerra, l'avvento del fascismo*, Milano, Feltrinelli, 1995.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 9, *Il fascismo e le sue guerre*, Milano, Feltrinelli, 1993.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 10, *La Seconda Guerra Mondiale, il crollo del fascismo, la resistenza*, Milano, Feltrinelli, 1995.
- Id., *Storia dell'Italia moderna*, vol. 11, *La fondazione della Repubblica e la ricostruzione*, Milano, Feltrinelli, 1995.
- Denis Mack Smith, *Storia d'Italia dal 1861 al 1997*, Roma-Bari, Laterza, 1997.
- Paul Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi. Società e politica (1943-1988)*, Torino, Einaudi, 1989.
- Guido Crainz, *Il Paese mancato. Dal miracolo economico agli anni Ottanta*, Roma, Donzelli, 2003.
- Giovanni Gozzini, Giambattista Scirè, *Il mondo globale come problema storico*, Bologna, Archetipo libri, 2007.

Indice dei nomi

A

Agnelli, Giovanni, industriale, 71
 Aleramo, Sibilla, scrittrice, 81
 Antonelli, Giacomo, cardinale, 37

B

Badoglio, Pietro, generale, 108
 Banti, Enrico, pittore, 9
 Barbavara, Giovanni Battista, primo direttore
 generale delle Poste italiane, 25, 29
 Bardi, famiglia fiorentina, 9
 Bartali, Gino, ciclista, 129
 Beltrame, Achille, illustratore, 68, 92
 Bongiorno, Mike, conduttore televisivo, 129

C

Campagnoli Edy, valletta televisiva, 129
 Cavalieri, Pietro, radiotelegrafista, 111
 Cavour, Camillo, conte di, statista, 16, 25
 Chappe, Claude, inventore, 51
 Ciano, Costanzo, politico, 99, 100
 Coppi, Fausto, ciclista, 129
 Crispi, Francesco, politico, 44, 45, 63

Croce, Benedetto, storico, filosofo e politico, 68

D

D'Annunzio, Gabriele, poeta, 68, 81
 De Gasperi, Alcide, politico, 121
 Deledda, Grazia, scrittrice e premio Nobel, 81
 Diocleziano, imperatore romano, 9
 Duse, Eleonora, attrice teatrale, 81

F

Franco, Francisco, dittatore, 112

G

Garibaldi, Giuseppe, generale e patriota, 16
 Giolitti, Giovanni, politico, 44, 45

H

Gramsci, Antonio, politico e filosofo, 96
 Hill, Rowland, riformista, 36
 Hitler, Adolf, dittatore, 114

J

Jacini, Stefano, senatore, 45

K

Kuliscioff, Anna, politica, 78, 81

L

Labriola, Antonio, filosofo, 68

Lacava, Pietro, deputato, 63

Levi, Carlo, scrittore, 96

Lombardi, Francis, pilota di aerei, 111

Lussu, Emilio, politico e scrittore, 96

M

Marconi, Guglielmo, fisico e inventore, 53, 88, 89

Mario, E.A., compositore, 76

Massimo, Camillo, principe, 25

Maurras, Charles, politico, 68

Mazzoni, Angiolo, architetto, 103

Medici, famiglia fiorentina, 9

Menelik II, negus d'Etiopia, 110

Morse, Samuel, inventore, 51

Mussolini, Benito, dittatore, 91, 92, 93, 94, 97, 99,
102, 113, 114

N

Negri, Ada, poetessa, 81

O

Ottaviano Augusto, imperatore romano, 9, 35

P

Patini, Teofilo, pittore, 16

Pavese, Cesare, scrittore, 96

Peruzzi, famiglia fiorentina, 9

Pittara, Carlo, pittore, 23

R

Riva, Mario, conduttore televisivo e attore, 129

Rosselli, Amelia, scrittrice, 81

Rosselli, Carlo, politico, 96

Rosselli, Nello, storico, 96

S

Sacchitello, brigante del Meridione, 20

Scelba, Mario, politico, 126

Sella, Quintino, economista e politico, 65

T

Tasso, famiglia veneziana, 10

Togliatti, Palmiro, politico, 121

Tomlinson, Ray, ingegnere informatico, 143

Turati, Filippo, politico, 55

V

Valentino, Rodolfo, attore, 81

Vittoria, regina d'Inghilterra, 36

Vittorio Emanuele II di Savoia, primo re d'Italia, 27,
37, 77

Vittorio Emanuele III di Savoia, terzo re d'Italia, 88,
99, 102, 111

W

Wright, f.lli, pionieri dell'aviazione, 85

Z

Zanardelli, Giuseppe, politico, 45

Referenze iconografiche

Il volume è stato realizzato con il contributo dell'Archivio Storico di Poste Italiane, da cui proviene la maggior parte delle foto pubblicate.

Immagini più recenti (alle pp. 5, 118, 138, 139, 140, 141, 142b, 143, 144, 163) provengono dall'ufficio Prodotti Editoriali di Poste Italiane.

Per le foto fornite da Poste Italiane la società rimane a disposizione di eventuali aventi diritto non identificati. Immagini tratte dall'Archivio Storico di Poste Italiane ritraggono anche beni conservati nel Museo Storico delle Poste e delle Telecomunicazioni (Ministero per lo Sviluppo Economico, Roma).

Archivi Alinari, Firenze:

©Archivi Alinari, Firenze, p. 42; ©Archivio Bruni/Gestione Archivi Alinari, Firenze, p. 81b, p. 90; ©Archivio Chauffourier, Firenze, p. 18; ©Archivio Leoni, p. 120; ©Archivio Seat, p. 71b; ©Archivio Toscani/Gestione Archivi Alinari, Firenze, p. 121; ©Bridgeman Art Library, p. 10; ©Mary Evans, p. 68, p. 93, p. 97a; ©Istituto Luce/Gestione Archivi Alinari, Firenze, p. 95, 97b, P. 109; ©Ministero dell'Interno, Dipartimento Vigili del Fuoco del Soc. Pub. e Difesa

Civile, p. 117b; ©Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze, p. 46, p. 69, p. 108b, p. 114b; ©Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari-archivio Castagneri, Firenze, p. 62b; ©Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari-collezione Falzone del Barbarò, Firenze, p. 47, p. 61; ©Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari-collezione Malandrini, Firenze, p. 23; ©RAI - su licenza Fratelli Alinari, p. 129bd, 129bs, p. 129ad, p. 129as; ©TopFoto, p. 92; ©Touring Club Italiano/Gestione Archivi Alinari, Milano, p. 17, p. 70, p. 71a, p. 94; ©Ullstein Bild, p. 123.

Corbis:

©Michael Maslan Historic Photographs, p. 19, p. 22b; ©The Art Archive, p. 60.

Olycom:

©Olycom, p. 44d; ©Publifoto, p. 20, p. 21, p. 44s, p. 45, p. 66, p. 96.

Scala:

©1990 Foto Scala, Firenze – su concessione Ministero Beni e Attività Culturali, p. 8.

Giambattista Scirè è uno storico con la passione per l'Italia contemporanea. Tra le sue pubblicazioni, *La democrazia alla prova. Cattolici e laici nell'Italia repubblicana degli anni Cinquanta e Sessanta* (Carocci 2005); *Il divorzio in Italia. Partiti, chiesa, società civile dalla legge al referendum* (Bruno Mondadori, 2007); e, con Giovanni Gozzini, *Il mondo globale come problema storico* (Archetipo 2007).



Un'affascinante storia illustrata delle Poste Italiane, dalla loro istituzione, subito dopo l'Unità d'Italia, fino ai tempi nostri.

Una continua scoperta di quanto il servizio postale italiano sia connesso alla vita sociale del nostro Paese e spesso sia anche stato motore di cambiamenti e innovazioni di massa. Con molte curiosità e notizie poco conosciute viene qui ricostruito uno spaccato di 150 anni di storia italiana. Il volume è riccamente illustrato con le immagini (anche inedite) messe a disposizione dall'Archivio Storico di Poste Italiane.

Questo volume è stato realizzato in collaborazione con PosteShop.

