

Percorsi postali e ferrovia all'alba del Regno d'Italia

di Alessandro Papanti (ASPOT)

Il collezionista tende a raccogliere – pur entro l'argomento di proprio interesse – pezzi che si differenziano per affrancatura, tariffa, bolli o quant'altro al fine di dare uno svolgimento più completo ed ampio della propria collezione.

In quest'ottica vengono spesso sottovalutati gli insiemi, come le corrispondenze fra stesso mittente e stesso destinatario ed i carteggi, che sono invece in grado di fornire indicazioni storico-postali altrimenti difficilmente rilevabili. È il caso di alcune lettere – sei in tutto – spedite da Livorno a San Severino nelle Marche, in un arco di tempo abbastanza limitato: 18 gennaio 1861- 6 giugno 1862. Si tratta di lettere in porto assegnato per la tariffa di c.mi 20, con segno "2" a tampone o manoscritto, prive di pregio dal punto di vista mercantile, ma interessanti soprattutto per ricostruire gli instradamenti ed i percorsi seguiti dalla posta.

Le due più antiche sono state spedite rispettivamente il 18 gennaio ed il 19 marzo 1861: la prima quindi in periodo di Governo della Toscana, l'altra il terzo giorno dalla pro-

clamazione del Regno d'Italia, circostanza che peraltro, dal punto di vista postale non ha comportato per le due corrispondenze alcuna differenza. Questo il percorso seguito: Livorno – ferrovia Firenze/Livorno – Firenze il 18 gennaio; da qui la lettera ha viaggiato lungo l'antica strada del Valdarno – cioè la Strada Romana Postale Aretina – è entrata in Umbria giungendo a Perugia il 20 gennaio e nella stessa data a Foligno e Tolentino, dove fu impresso il datario lineare, e infine a destinazione.

L'apposizione del bollo dell'ufficio postale ambulante nella direzione Firenze/Livorno – e quindi nel senso opposto a quello che avrebbe dovuto percorrere la lettera – non invalida la ricostruzione del percorso sopra esposto, in quanto in molti casi il bollo dell'ambulante era usato senza osservare la direzione percorsa dal treno, per cui sono reperibili molte corrispondenze sulle quali la direzione indicata dall'ambulante contrasta con il percorso seguito dalla lettera. Da notare che quella del 18 gennaio 1861 costituisce la prima data nota – o quantomeno la prima indicata dai cataloghi – di un ambulante in Toscana.

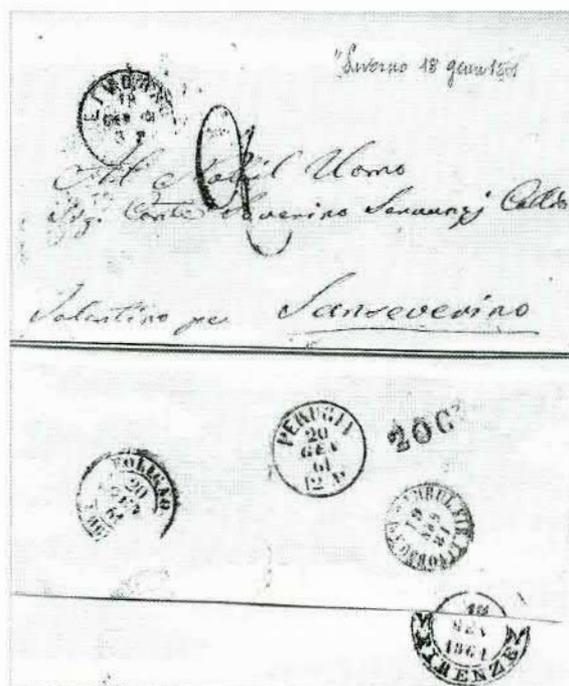


Fig. 1

Il percorso seguito dalla prima lettera della serie, spedita nel gennaio 1861 è quella del Valdarno – la Regia Strada Romana Postale Aretina – e, dopo l'ingresso in Umbria,

Perugia-Foligno-Tolentino (Sanseverino). In Toscana il primo giorno noto dell'uso di un ambulante ferroviario è proprio quello del 18 gennaio '61.

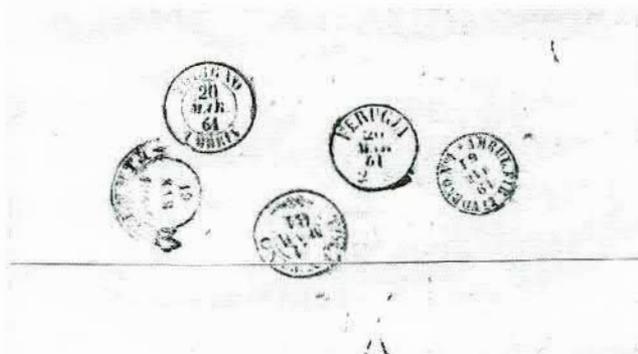


Fig. 2

Questa lettera – partita il 19 marzo 1861, terzo giorno del Regno d'Italia – ha seguito lo stesso percorso della precedente; è presente anche il doppio cerchio di Tolentino .

La terza e la quarta lettera sono state spedite circa sei mesi dopo le precedenti. Le bollature di transito indicano però un instradamento diverso. Partite rispettivamente il 5 ottobre e il 6 dicembre 1861 da Livorno, le corrispondenze sono state trasportate sull'ufficio ambulante Firenze/Livorno (anche in questo caso la direzione riportata dal bollo è contraria a quella seguita), per essere scese ad Empoli e trasportate ancora per ferrovia - sull'ex Strada Ferrata Centrale Toscana - a Siena dove giunsero in giornata come indicato dai bolli a banderuola; da qui sono pervenute a Perugia. In Umbria e nelle Marche hanno seguito la stessa strada delle precedenti, come confermato dal bollo di Tolentino apposto in transito, e da quello di arrivo a S. Severino.

È naturale domandarsi per quale ragione invece di seguire la precedente via di collegamento tra la Toscana ed il Centro-Sud costituito dall'ampia valle del Valdarno, si sia preferito transitare per Siena.

La causa del cambiamento è, con ogni probabilità, ravvisabile nel prolungamento della ferrovia a sud di quest'ultima città.

Il 29 ottobre 1860 era stata aperta la tratta da Sinalunga a Torrita; circa un anno dopo, il 20 ottobre 1861, lo sarebbe stata quella da Torrita a Salarco. Dopo il prolungamento della strada ferrata fino a Torrita, località prossima all'Umbria, si reputò più conveniente questo percorso sia in quanto si poteva ora sfruttare un lungo tratto di ferrovia, sia perché la distanza era più breve; quello del Valdarno non solo era più lungo ma soprattutto era ancora privo di ferrovia.

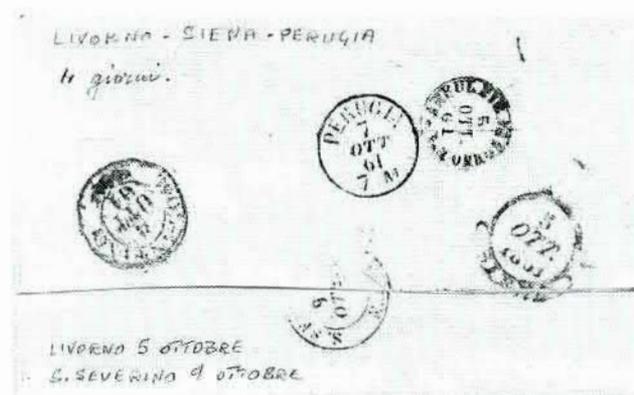




Fig. 3

Due lettere spedite da Livorno rispettivamente il 5 ottobre ed il 6 dicembre 1861 con stessa destinazione delle precedenti. Questa volta il percorso seguito è quello di Siena, ritenuto conveniente a seguito del prolungamento della linea ferroviaria in prossimità del confine con l'Umbria.

A distanza di altri sei mesi i percorsi di posta cambiarono nuovamente, e neanche di poco.

L'Unità d'Italia aveva permesso di dare un forte impulso alla rete ferroviaria sia perché era possibile con brevi collegamenti unire tratte che fino ad allora erano limitate al confine degli Stati Preunitari, sia perché si potevano ora realizzare ferrovie che attraversavano la penisola in tutta la sua lunghezza.

Nel 1862 Firenze non era ancora collegata a Bologna; lo sarà

nel 1864. Però nel novembre 1861 era stata completata la dorsale adriatica che da Bologna portava ad Ancona.

Questo bastò perché la corrispondenza che dalla Toscana era diretta nelle Marche - e quindi oltre l'Appennino - fosse trasportata a Bologna e da qui alle località che gravitavano sul versante adriatico, mediante trasporto sul nuovo collegamento ferroviario. Infatti le due lettere partite da Livorno il 23 aprile ed il 6 giugno 1862, dopo l'impronta dell'ambulante della linea Firenze/Livorno, portano in transito il cerchio di Bologna del giorno successivo alla partenza e quello di Ancona; capoluogo dal quale poi le corrispondenze venivano inoltrate alle località di destinazione nella regione, come in questo caso S. Severino.



Fig. 4

Il nuovo percorso seguito da queste corrispondenze dalla Toscana alle Marche dopo l'apertura della ferrovia Bologna-Ancona - avvenuto nel dicembre 1861 - risulta con evidenza dalle bollature di transito. Il tempo di percorrenza passò da quattro a tre giorni.

Anche se il percorso era più lungo dei precedenti, si era riusciti ad ottenere un recapito più celere: infatti le corrispondenze che via Siena avevano impiegato quattro giorni per giungere a destinazione, quelle via Bologna erano arrivate in tre giorni.

La successione di questa corrispondenza mostra quindi come l'apertura delle nuove tratte ferroviarie influisse, in modo talvolta radicale, sull'instradamento della posta e come - nel volgere di poco più di un anno - sia stata abbandonata la visione localistica legata all'esistenza degli Stati Preunitari, per privilegiare quella d'insieme consentita dall'unità nazionale, che portò talvolta a percorrenze postali più lunghe, ma consentì comunque di ottenere un servizio più efficiente e rapido.