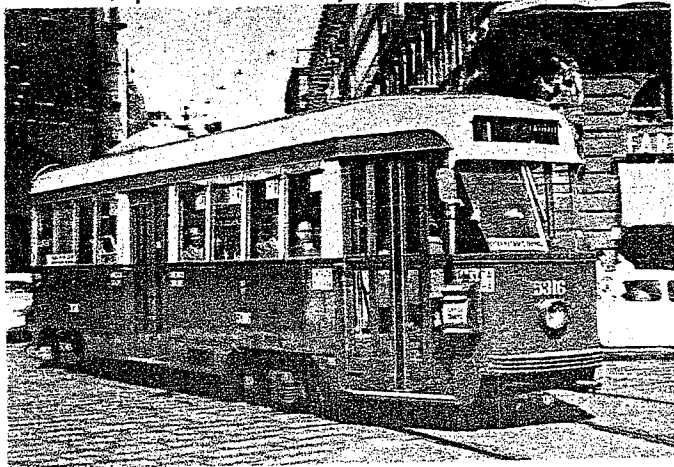


AVVIAMENTO CELERE, OVVERO LA POSTA IMBUCATA SUL TRAM

Nel numero scorso è stato pubblicato un frammento con il datario "POSTA CELERE*/ NAPOLI FERROVIA*" del 3.9.967, frammento inviato dal socio Amoroso, con richiesta di lumi al proposito. Non si tratta, come il socio ipotizza, di un precursore dell'attuale *Postacelere*, ma di un bollo del servizio di avviamento della corrispondenza alla stazione ferroviaria attraverso i trasporti urbani, servizio introdotto nelle grandi città (e anche meno grandi) nei primi anni cinquanta. Allora le poste funzionavano ancora egregiamente: gli uffici erano aperti tutto il giorno e nelle città c'erano due o anche tre distribuzioni quotidiane (ricordo che quand'ero ragazzo, abitando in centro, il postino arrivava alle 9, alle 11 e alle 15). Nella ricerca di migliorare ulteriormente il servizio ed evitare la giacenza nelle buche d'impostazione, furono installate delle cassette postali sui tram —ma come vedremo anche su filobus ed autobus— delle linee transitanti dalla stazione ferroviaria principale, in modo che la corrispondenza potesse essere direttamente avviata ai treni in partenza. In un recente articolo apparso su *Cronaca filatelica* (n°236) ho descritto il servizio a Milano, svolto dai tram 1 e 25, che





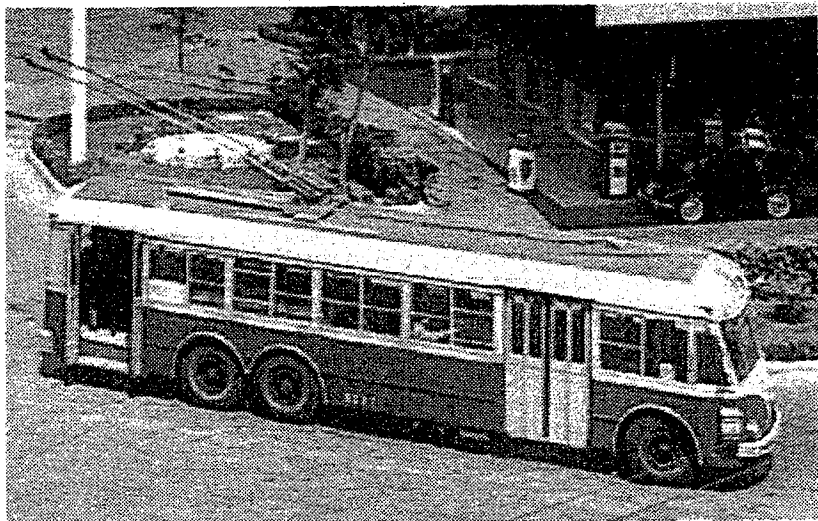
facevano capolinea sull'anello di sinistra della Stazione Centrale. Qui la cassetta veniva svuotata e il contenuto avviato ad un nastro trasportatore che, sottopassando la strada, giungeva nei sotterranei della stazione, in una *dépendance* di Poste ferroviaria, ove il tutto veniva lavorato con una bollatrice dalla particolare corona MILANO FERROVIA*AVVIAMENTO CELERE*. Un servizio analogo fu realizzato a Torino (ignoro se con i tram di via Sacchi o con quelli di via Nizza, ovvero a destra o a sinistra della stazione Porta Nuova) e dopo qualche tempo a Roma, con i tram percorrenti i binari antistanti la stazione Termini (come il 5, la linea della Garbatella). Napoli, che in fatto di trasporti è sempre stata una terra di primati (la prima ferrovia, la prima metropolitana, le più grandi funicolari), non solo fu la prima –il 7 giugno 1952- ad avere questo servizio, ma addirittura esso veniva svolto avvalendosi di tutti i mezzi: il tram – come la linea 3 per Mergellina-, il filobus –come il 249 per il Vomero- e l'autobus. Le cassette, fornite dalle Poste, erano tutte

uguali, con la caratteristica sagoma bombata, in tinta panna e verde vagone. Da un articolo apparso su *Il Filatelico* del 30.11.55 e prelevato dall'archivio POZZATI, si deduce che il servizio fu introdotto secondo questo ordine cronologico: Napoli, Milano, Trento, Torino, Reggio Calabria, Catania e Bari. Apparentemente sembra strano che manchino città come Genova, Bologna e Firenze, ma forse il motivo fu che proprio in quegli anni in queste città erano in corso dissennate *operazioni rotaie*, con smantellamento dei tram e continue variazioni nell'assetto delle linee. Su Genova, che aveva una delle

migliori reti tranviarie, peraltro già in fase di soppressione, giocava forse a sfavore anche lo sdoppiamento delle partenze tra Principe e Brignole. Stupisce anche l'assenza di Palermo, ove la rete era ormai stabilizzata, dopo le grandi trasformazioni avvenute con il passaggio al filobus negli anni della guerra: ma forse la difficoltà era la presenza di due diversi gestori, la SAST per le filovie (con ben 8 linee che facevano capolinea davanti alla stazione) e la SAIA per gli autobus. Ma dal punto di vista marcofilo –salvo scoperte- le città con bollatrici e quindi utilizzo di targhette sono solo quattro. Oltre a Milano, anche a Torino, Roma e Napoli, la posta che giungeva con i mezzi urbani veniva lavorata con particolari bollatrici con corone simili, ora con la dicitura AVVIAMENTO CELERE, ora con quella abbreviata POSTA CELERE. Ovviamente, queste particolari sezioni degli uffici ferrovia (quella di Torino passò poi alle dipendenze dell'ufficio Torino Staz. Porta Nuova), con bollatrici o no, avevano in dotazione anche timbri a mano –quelli qui riprodotti provengono dal già citato archivio Pozzati-, sia per obliterare corrispondenze non lavorabili meccanicamente (buste gonfie, pacchetti, campioni), sia per



gli immancabili moduli di servizio. Naturale poi che su queste bollatrici venissero spesso montate le numerose targhette di tipo generale allora in uso: dal catalogo Bartolomasi la prima fu la "Arruolamento volontario specializzati esercito" dell'agosto 1953 a Milano e Torino, poi nel gennaio 54 fu la volta degli *specialisti in aeronautica*, a Milano e Napoli. Roma esordì solo nel 1957 con la targhetta *Buona Pasqua*. Le cassette sui mezzi pubblici scomparvero tra la fine degli anni sessanta e l'inizio dei settanta, per una serie di cause concomitanti. Senza



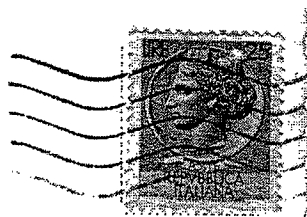
dubbio la principale fu il progressivo utilizzo, per il trasporto della corrispondenza, della rete aeropostale notturna (ed il contemporaneo rarefarsi degli ambulanti ferroviari), per cui era perfettamente inutile far arrivare prima una lettera all'ufficio ferrovia, se poi la stessa doveva restare ferma in attesa del volo serale. Altre cause furono le trasformazioni nei trasporti urbani che spesso rendevano impossibile il collegamento con le poste (come a Milano l'entrata in funzione del metro 2, che causò la soppressione del tram 25 interstazionale, o a Roma l'eliminazione dei binari davanti alla stazione Termini) od il dilatarsi ed il progressivo decentramento delle città, per cui le cassette sui mezzi interessavano sempre meno utenti. Di questi frammenti della vita quotidiana dell'altro ieri, che molti di noi hanno fatto in tempo a vedere o a partecipare (ricordo di essere penetrato nel gabbiotto a lato di Milano



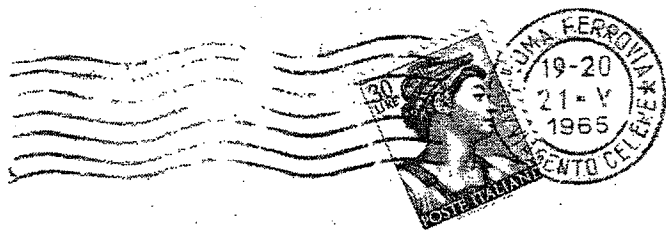
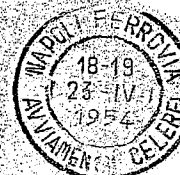
TORINO
AL VALENTINO
aria
"SUDINO E LUCE"
AGOSTO-SETTEMBRE



ASCOLTATE LA RADIO
MODULAZIONE DI FREQUENZA
MODULAZIONE DI FREQUENZA



ABBONATI CON SPERANZA
IN AEROSTAZIONE
SERVIRETE MEGLIO
IMPARANDO A RESISTERE



Centrale alla disperata ricerca di una lettera giuntavi col tram precedente e che, destinata ad una ragazza di cui ero perduto innamorado, nella fretta di spedirla non avevo affrancato: convinsi l'addetto a lasciarmi rovistare nel mucchio, ma senza alcun esito. Ma la missiva arrivò lo stesso, anzi divenne una specie di raccomandata, consegnata personalmente perché tassata!), ci restano solo qualche foto sui libri di storia dei trasporti e per nostra fortuna i timbri. (A.S.)

Le illustrazioni si riferiscono nell'ordine:

- un tram PCC-Breda 3^a serie di Milano (PCC = *President's Conference Committee*),
- un tram MRS 2^a serie Carminati e Toselli di Roma (MRS = *Moto Rimorchiata Saglio*),
- un tram Peter Witt-I.M.Meridionali di Napoli (*Peter Witt, direttore dei trasporti di Cleveland, inventore nel 1925 del tram a carrelli a grande capacità e che ne prese universalmente il nome*)
- un filobus Alfa Romeo 140 di Napoli,
- un filobus Fiat-Cansa di Catania.

P.S. L'articolo era ormai impaginato, quando è giunta una lettera dell'amico ALABISO che ci ha illustrato l'infelice esperienza dell'*avviamento celere* palermitano. Anche Palermo fu inclusa nelle città che dovevano usufruire del servizio, ma a causa dei due gestori in continua controversia (*giusta quindi la supposizione fatta nell'articolo*) ed i fermenti —specie nel personale— per arrivare alla municipalizzazione dei trasporti urbani, il servizio fu organizzato sommariamente e durò solo cinque-sei mesi, anche perché ignorato dall'utenza. Una sola la linea interessata, la filoviaria 17 (*una delle prime filovie, inaugurata l'8/12/40 in sostituzione dell'omonimo tram, dalla stazione Centrale per via Roma e via Dante alla stazione Lolli —NdR*) e non risulterebbe sia stato utilizzato alcun timbro particolare.