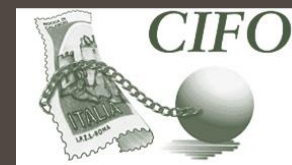




1905 – 2025 120 ANNI DI FERROVIE DELLO STATO

TRA TEMATICA E STORIA POSTALE

Paolo Guglielminetti
13 marzo 2025



Le tappe di una lunga storia

- 1905: nascono le Ferrovie dello Stato
- I primi anni della gestione FS
- Le ferrovie nella prima guerra mondiale
- Le FS ed il regime fascista, tra autoritarismo ed innovazione
- Distruzione e ricostruzione
- 1950 ad oggi: le FS tra declino e rilancio (*cenni*)
- FS e servizio postale - Qualche particolarità



1905: NASCONO LE FERROVIE DELLO STATO



Prima delle FS

Nel 1885 lo stato italiano aveva deciso di affidare l'esercizio della rete ferroviaria a **tre società private**, stipulando delle convenzioni ventennali, sino al 1 luglio 1905.



Rete della Sicilia



Rete Mediterranea



Rete Adriatica

Regime delle Convenzioni

RETE MEDITERRANEA

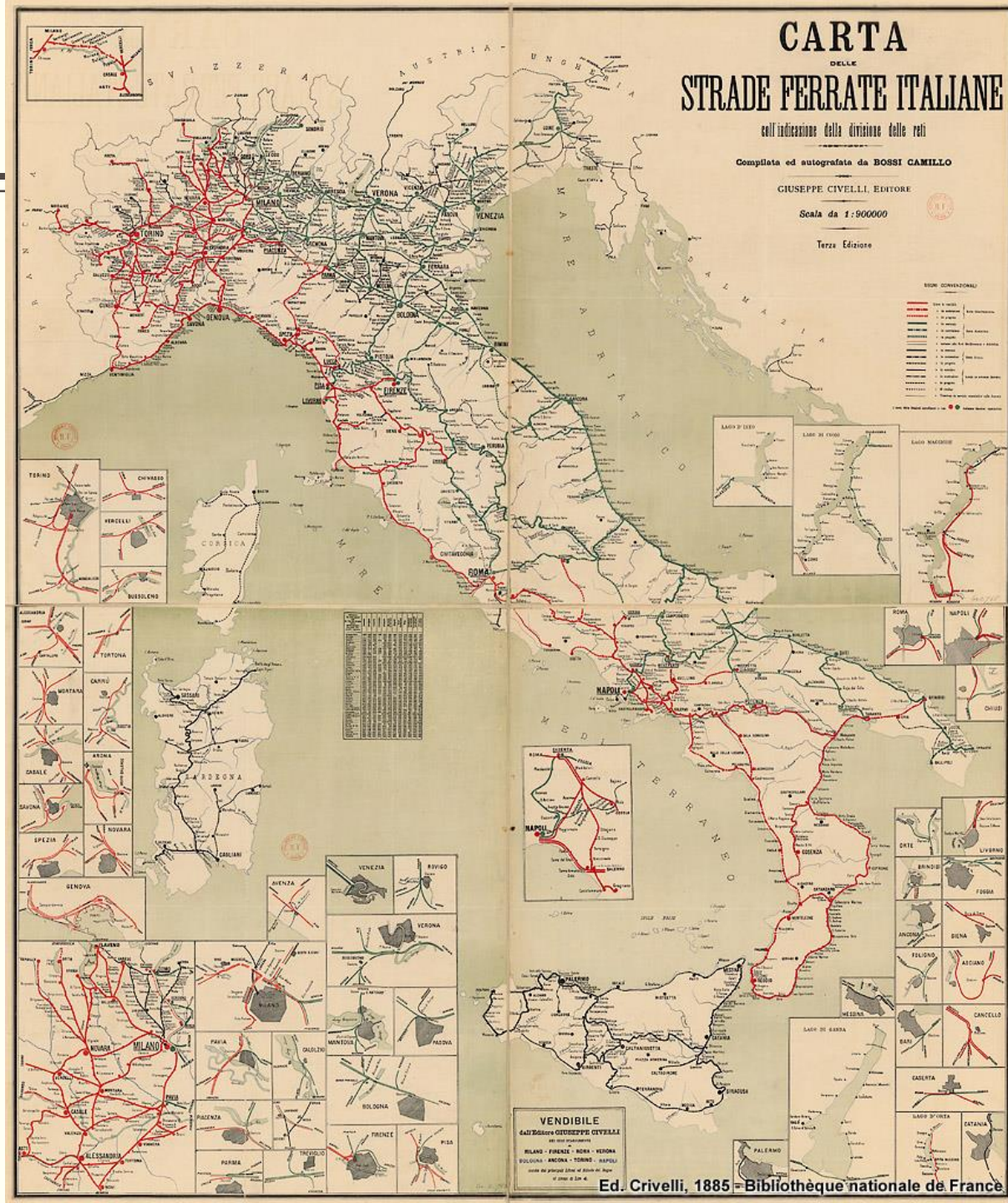
In concessione alla **Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo**, detenuta da un consorzio di banche, per l'esercizio delle linee del nord-ovest, liguri e tirreniche con alcuni tratti di penetrazione importanti in comune con l'Adriatica. [4.171 km]

RETE ADRIATICA

In concessione alla **Società italiana per le strade ferrate meridionali** del gruppo Bastogi per l'esercizio della rete ferroviaria sull'Adriatico, già di sua proprietà, e delle linee della Lombardia ad est di Milano, del Veneto e dell'Emilia, in parte ex SFAl e in parte ex Romane [4.379 km]

RETE SICULA

In concessione alla **Società per le strade ferrate della Sicilia** detenuta da un gruppo bancario, per l'esercizio dell'insieme delle linee ferroviarie della Sicilia [1.100 km]



Dalle Convenzioni alle Ferrovie dello Stato

La gestione privata non risultò soddisfacente sotto il profilo finanziario e della qualità del servizio, a fronte di tariffe relativamente alte. Si decise dunque di porre sotto gestione pubblica le tre reti allo scadere delle convenzioni, il 1° luglio 1905.

L'unificazione delle reti sotto l'amministrazione governativa portò alla creazione dell'azienda autonoma delle **Ferrovie dello Stato** che dovette rapidamente organizzare il servizio integrato, qualificando anche la nuova gestione nella carta intestata.



La rete FS si completa

Il primo agosto 1907, poi, anche la **Ferrovia Sicula Occidentale** (Palermo – Trapani via Castelvetro) passò sotto la gestione FS.



La rete ed i rotabili ereditati dalle società private richiedevano investimenti e modernizzazioni.



Il dibattito per la statalizzazione



Raccomandata per Roma spedita dall'ufficio postale della Camera dei Deputati, 17.05.1905



L'impulso a favore della statalizzazione era stato dato negli anni del secondo governo **Giolitti** che però si dimise per ragioni di salute poco prima della presentazione della legge in **parlamento**, dove la discussione fu lunga e complessa. Lasciò forse per far gestire ad un ministero da lui influenzato ma non diretto, la delicata operazione.

Un anniversario celebrato con scarso gusto



Il **francobollo emesso nel 2005** per il Centenario delle FS è davvero deludente, tra l'altro errato nella rappresentazione della biella, perdendo un'occasione per celebrare degnamente un evento così rilevante della storia nazionale.

Fu disegnato da Simona Castellani, dopo un **concorso pubblico** aperto a tutti quanti avessero compiuto i 16 anni di età. Fu selezionato da una giuria costituita da «designer, architetti, esperti filatelici e personalità del mondo dell'imprenditoria» che visionò oltre 1.000 bozzetti!

La gestione statale: un trend europeo

La rete italiana fu la seconda, tra quelle dei principali paesi europei, ad essere posta interamente sotto la diretta **gestione dell'amministrazione centrale dello Stato**, preceduta solo dalla Svizzera (1902).



Belgio (1926)



Spagna (1941)

I PRIMI ANNI DELLA GESTIONE FS



La nuova organizzazione

Il governo delle FS fu assicurato dal **Consiglio d'Amministrazione**, presieduto dal Ministro dei Lavori Pubblici ...



... mentre la gestione operativa era coordinata dal **Direttore Generale** (nei primi anni Riccardo Bianchi, protagonista dello sviluppo tecnico ed organizzativo dell'azienda)



1906: Tunnel del Sempione ed Esposizione di Milano

Il 19 maggio 1906 vi fu apertura del **tunnel del Sempione** tra Iselle e Briga in Svizzera, aprendo una nuova direttrice al traffico internazionale



Nell'occasione si tenne a Milano una grande **Esposizione Internazionale** con una vasta rassegna dedicata ai trasporti terrestri. Le neonate FS ebbero una propria sezione nel padiglione della Mostra Ferroviaria

1910: accordo per il trasporto postale

Il decreto del Ministero delle Poste del 27.04.1910 definì gli **accordi tra FS e Poste**, confermando gli obblighi di **trasporto gratuito della posta** (eccetto i pacchi, trasportati a titolo oneroso), e d'inserimento di carri postali nei treni o la disponibilità di compartimenti per il servizio postale. Al momento degli accordi, operavano oltre 100 linee di **ambulanti** e circa 500 di **messaggeri**.



Annuli di messaggeri in servizio su due linee FS. Schio – Vicenza e Vicenza – Padova, su cartolina postale espresso da Asiago per Sangemini

Il capostazione prende in consegna la posta

I rapporti tra posta e ferrovia erano intensi e così i **bolli delle stazioni FS** si riscontrano spesso sulla corrispondenza, ad indicare il mittente (es. un dipendente FS) oppure l'avvenuta consegna della missiva al capostazione (che talora **eccezionalmente procedeva anche ad annullare l'affrancatura**), affinché la consegnasse al primo treno postale in transito.



Cartolina postale da 10 c. del 1918 da Bagni della Porretta (manoscritto al verso) annullata con bollo ovale FERROVIE DELLO STATO / STAZIONE DI VAIONI (sulla ferrovia Porrettana Bologna – Pistoia) – probabilmente il mittente la consegnò al capostazione – che la annullò per attestare l'origine - per l'inoltro con il primo messaggero o ambulante di passaggio

Le FS ed i terremoti di Messina (1908) e della Marsica (1915)

La rete ferroviaria fu toccata gravemente dal **terremoto di Messina e Reggio** (1908). Oltre 300 ferrovieri persero la vita, stazioni e tratti di linea furono distrutti. Le FS operarono per il rapido ripristino delle linee e per i soccorsi alle vittime.



Cartolina di ufficio postale provvisorio dopo il terremoto di Messina, con annullo retrodatato al giorno dell'evento (28.12.1904)



Il **terremoto della Marsica** nel 1915 mise nuovamente alla prova il sistema ferroviario. Le FS furono criticate per la lentezza delle operazioni di soccorso, e la polemica condusse alle dimissioni del direttore generale Riccardo Bianchi

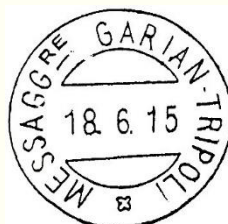
Lo sviluppo della trazione elettrica trifase

Sin dal 1902 vennero effettuati esperimenti a **trazione elettrica trifase** con alimentazione da linea aerea bifilare in Valtellina. Dati i buoni risultati, si decise l'estensione del trifase su una parte significativa della rete. La tecnologia fu fornita dalla Ganz di Budapest, su progetto dell'**ingegner Kalman Kando**, che fu poi direttore del primo stabilimento italiano per la costruzione di locomotive elettriche, la **Westinghouse** di Vado Ligure, da cui nel 1908 uscì il primo mezzo, la **FS 050 (poi gruppo 550)**.



La realizzazione delle ferrovie nella Libia conquistata

Dal 1911 iniziò la costruzione di alcune **linee a scartamento ridotto nella Libia** occupata, il cui esercizio dal 1913 passò alle FS che completarono le tratte **Tripoli - Zuara** e **Tripoli - Tagiura** ed avviò quella per **Garian**, oltre alla Bengasi - Regina. L'esercizio dal 1922 fu trasferito al governo coloniale.

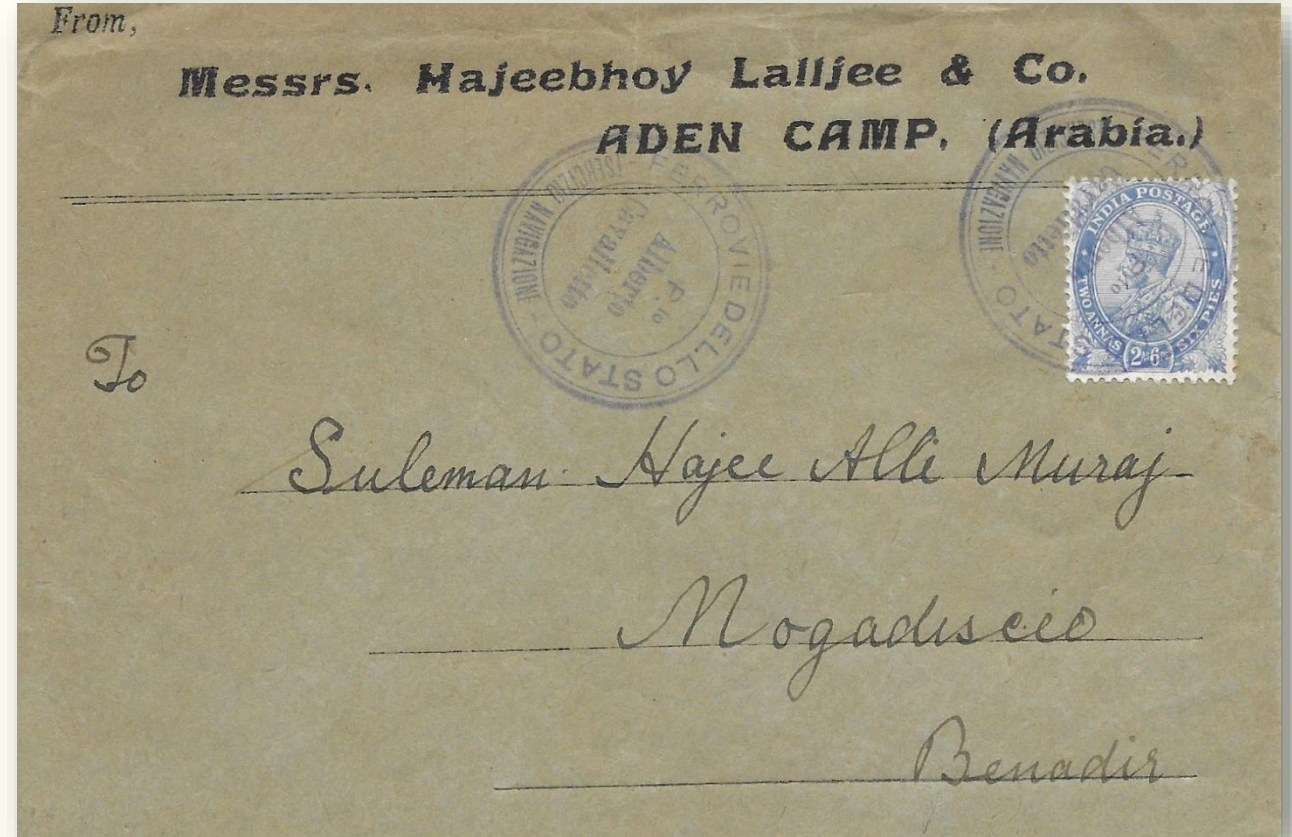


Le FS come operatore di collegamenti marittimi

Il servizio della **navi traghetto** tra Reggio Calabria e Messina era stato avviato alla fine del '800 dalla Rete sicula. Le FS subentrarono nel 1905, e aprirono il nuovo scalo di Villa San Giovanni.



Le FS assunsero anche la gestione dei collegamenti con la Sardegna tra Civitavecchia e Golfo Aranci dal 1910.



L'esercizio FS di linee di navigazione si estese ben oltre ai collegamenti con le isole. Negli anni '10-'20, infatti, i suoi piroscafi assicurarono i **collegamenti dell'Italia con i paesi del Nord Africa e del Mar Rosso.**

LE FERROVIE NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE



La rete si estende per supportare le operazioni di guerra

Il 24 maggio 1915 l'Italia entrò nella prima guerra mondiale. Le ferrovie giocarono un ruolo importante nelle operazioni belliche.

In quegli anni vennero aperte alcune **linee a scopo bellico o comunque di valenza strategica** sul fronte orientale, come la **Belluno – Calalzo** (1912 – 1914), la Montebelluna – Susegana (1916) e la Palmanova – Cervignano (1917),

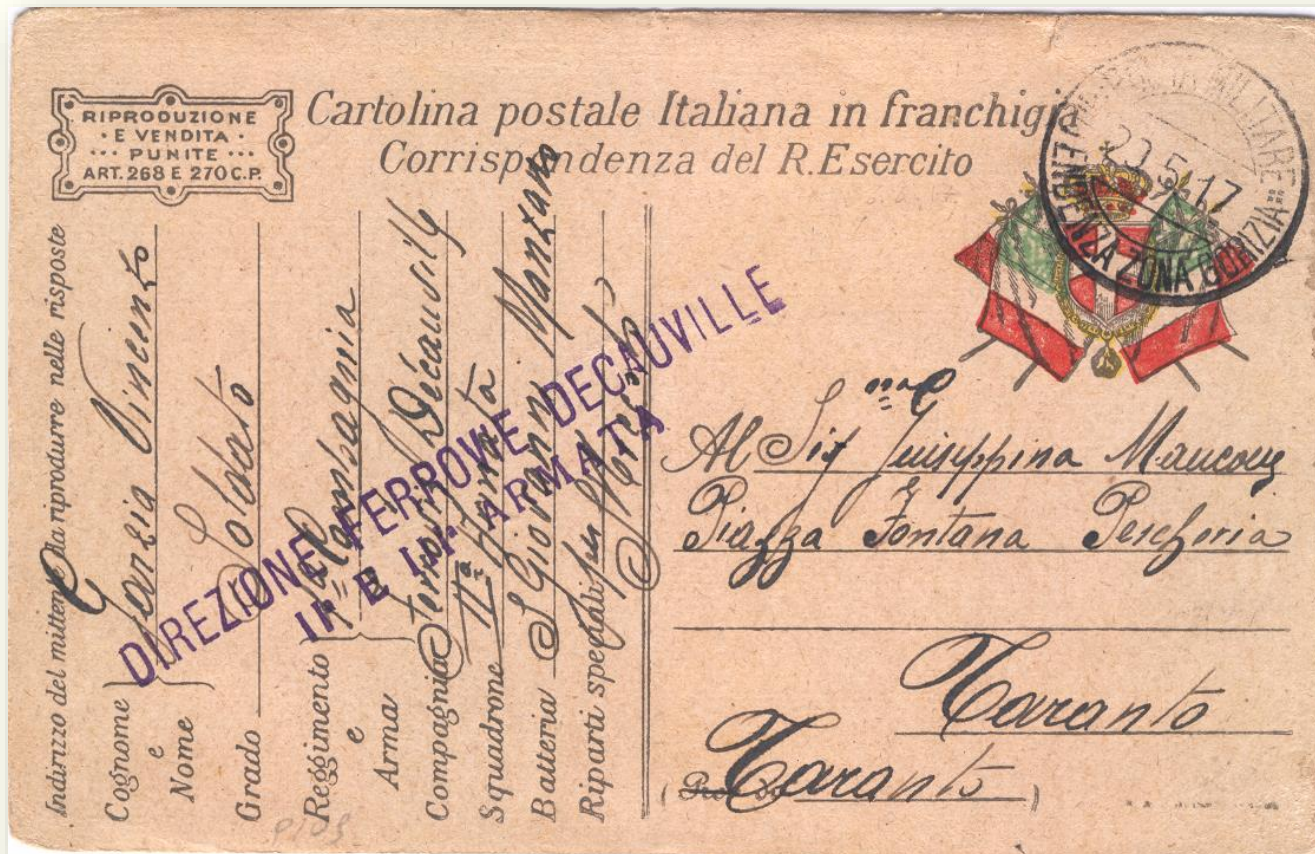
...



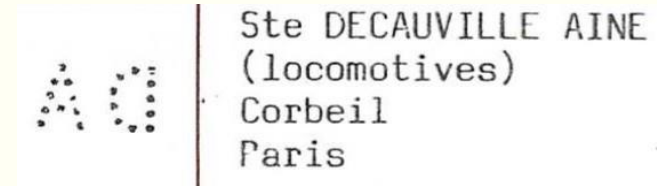
Cartolina da Pieve di Cadore a Genova, affidata il 10.09.1927 al messaggere LINEA CADORE – BELLUNO (D) in servizio sulla linea Belluno – Calalzo / Pieve di Cadore. Si tratta di uno dei pochi annulli di messaggeri a recare la dicitura "linea"

La rete si estende per supportare le operazioni di guerra

.... oltre a circa 200 km di ferrovie provvisorie costruite a scartamento ridotto, del tipo c.d. **decauville** (realizzazione ed esercizio coordinata da personale FS distaccato all'esercito)



Cartolina postale in franchigia inviata da un soldato della Compagnia Ferrovie Decauville della II Armata, da ufficio di Posta Militare – Intendenza Zona Gorizia (20.05.1917)



Le ferrovie «portatili» erano state ideate dall'ingegnere francese **Paul Decauville** per uso industriale ed agricolo, ma trovarono grande diffusione durante la 1 G.M. per creare rapidamente collegamenti con il fronte.

I treni ospedale

Dal 1915 al 1918 furono allestiti ventiquattro **treni ospedale** della Croce Rossa per lo sgombero dei feriti dalle linee di fuoco e le prime cure; altri convogli furono organizzati dalla Sanità Militare e dall'Ordine di Malta. I rotabili furono forniti dalle FS e poi attrezzati allo scopo.

Ma per la guerra furono anche allestiti **treni armati** dell'Esercito e della **Marina**.



La flotta FS requisita

Come già avvenuto per la guerra di Libia, molte **navi FS** con i relativi equipaggi furono **cedute alla Marina** come navi ausiliarie e per servizi di scorta. Sei piroscafi furono trasformati in **navi da guerra**, tra esse il **Città di Siracusa**, che era già stato impiegato nel conflitto libico.

Cartolina intestata del Regio Incrociatore Ausiliario «CITTÀ DI SIRACUSA» con annullo postale del piroscafo (18.04.1916) e bollo di censura della nave (piroscafo requisito alle FS il 24.05.1915 e restituito il 18.12.1918)



La flotta FS acquisisce nuove unità

Alla FS furono nel contempo assegnate alcune imbarcazioni requisite alla marina austro-ungarica per assicurare servizi di trasporto.

Cartolina in franchigia scritta da Salonicco, 19.12.16 (luogo e data manoscritti al retro) per Catanzaro, dal marinaio in servizio sul PIROSCAFO REQUISITO VICENZA già austriaco poi assegnato alle FS (che fu poi affondato da sommergibile tedesco proprio a Salonicco nel Settembre 1918)



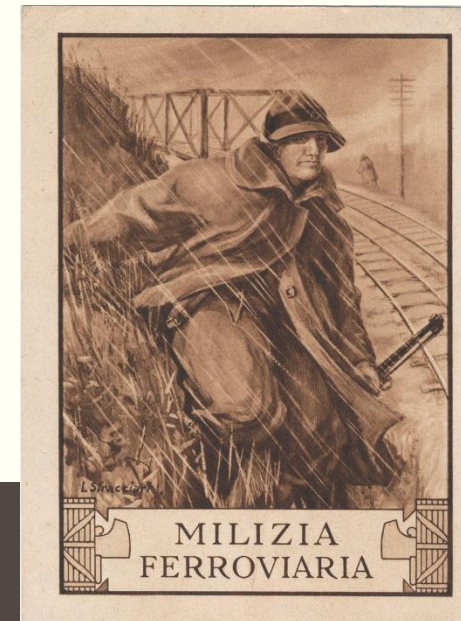
Nuove linee diventano italiane



La vittoria italiana nel conflitto determinò l'**integrazione nella rete FS delle linee del Trentino e Venezia Giulia** (1080 km),

Raccomandata delle Ferrovie dello Stato in franchigia da Trieste (2.12.1918), meno di un mese dopo il passaggio della città all'Italia, a Venezia - l'annullo e l'etichetta di raccomandazione sono ancora quelli austriaci, e l'intestazione delle ferrovie austriache (K.K. ÖSTERREICHISCHE STAATSBAHNEN) corretta a macchina

LE FS ED IL REGIME FASCISTA, TRA AUTORITARISMO ED INNOVAZIONE



La Milizia Ferroviaria

Nel dopoguerra, il clima politico portò un crescente sfaldamento nell'azienda, con numerosi scioperi cui prese parte anche il personale FS.



Dopo l'avvento del fascismo, nel 1923 fu istituita la **Milizia Ferroviaria**, per vigilare sulla sicurezza degli utenti, ma soprattutto per sorvegliare il comportamento dei lavoratori, soffocando il movimento sindacale, col pretesto di ridurre le agitazioni e di migliorare la regolarità del servizio.



Il Commissariamento dell'azienda



L'autonomia decisionale venne ridotta, con il **commissariamento** dell'azienda alla fine del 1922.

Nel 1924 il consiglio d'amministrazione fu riattivato ma come mero organo consultivo del nuovo Ministero delle Comunicazioni.



Lettera delle FS del 1.10.1925 (data all'interno) da Roma per città consegnata attraverso servizio di recapito a piedi con mezzi propri (come indicato dal lineare «CAMMINATORI») – intestazione del Commissario Straordinario cancellata a penna (la gestione commissariale era finita il 30.04.1924)

Il regime permea anche le organizzazioni dei lavoratori



Il regime creò nuove strutture sindacali filo-governative, le **Confederazioni**, al posto di quelle indipendenti, e si dedicò a **controllare le idee politiche** di ferrovieri ed aspiranti tali, per epurare quelli di sinistra.

La Confederazione dei lavoratori nei trasporti e della navigazione interna, fu istituita nel dicembre del 1928 con il nome “Confederazione Nazionale dei Sindacati Fascisti dei trasporti e della Navigazione Interna”. Dal 1930 al 1933 la denominazione cambia leggermente, infatti alla parola ‘trasporti’ verrà aggiunto l’aggettivo, terrestri. Nel 1934 avviene l’ultima modifica dell’intestazione della Confederazione che sarà Confederazione Nazionale Sindacati Fascisti delle Comunicazioni Interne.

Turismo di stato

Per fronteggiare la crisi economica, nel 1931 le FS e le altre aziende di trasporto cominciarono ad accordare **riduzioni tariffarie** per raggiungere località e particolari manifestazioni. Ribassi dal 50% al 80% sul normale prezzo del biglietto, che riuscirono a creare un nuovo traffico viaggiatori.

Vennero poi istituiti “**treni popolari**” straordinari, anche per aumentare la capacità di trasporto. Anch’essi erano a tariffa ridotta.



Telegramma pubblicitario da Loreto, 17.07.35, a Bologna

Le direttissime

Il completamento della rete riguardò, nel ventennio fascista alcune linee veloci con tracciati abbreviati grazie al ricorso a viadotti e gallerie, le c.d. **Direttissime**.

La **direttissima Roma – Napoli** completata nel 1920-27, via Formia, riduceva la percorrenza di 34 km, e consentì per la prima volta in Italia la velocità di 120 km/h ai treni ordinari.



Nel 1934 fu inaugurata la **direttissima Bologna – Firenze** via Prato, con tracciato abbreviato di 36 km e tempi di viaggio dimezzati.



Il Vaticano collegato alla rete FS



La costruzione di un **collegamento ferroviario con la Città del Vaticano** dalla vicina stazione di Roma San Pietro fu decisa con il **Trattato del Laterano** (11.02.1929). La **ferrovia vaticana** (1,3 km) fu costruita in soli 3 anni ed il primo treno la percorse nell'aprile del 1932.

La nuova Stazione Centrale di Milano



Come testimoniato dall'altissima **galleria di testa** prima dell'ingresso ai binari, si trattò dell'ultima grande **stazione monumentale** d'Italia, su progetto dell'architetto Ulisse Stacchini.



Il 1° luglio del 1931 venne inaugurata la nuova **Stazione Centrale di Milano**.

Elettificazione a corrente continua

A fine anni '20 le FS iniziarono a sperimentare la corrente continua a 3000 Volt, mettendo in servizio **locomotive elettriche come la E.626** per questa alimentazione.

Contraddistinte dai caratteristici avancorpi, le E 625/626 furono costruite in oltre quattrocento esemplari da diverse imprese quali Tecnomasio Italiano Brown Boveri, Ansaldo e **Officine di Savigliano**



La ricerca della velocità

Fatte le “direttissime”, le FS chiesero alla **Breda** di produrre un mezzo che sfruttasse appieno le nuove linee.



Nel 1936 entrarono così in servizio, per i rapidi Milano – Napoli, gli **elettrotreni ETR 200**, costituiti da tre casse su 4 carrelli e dotati di aria condizionata e ristorante. Uno di essi nel 1937 toccò la velocità record di 203 km/h sulla Milano – Bologna.

Le “Littorine”

Sulla rete FS, la prima corsa di prova fu effettuata nel 1932 tra Roma e Littoria, per l'inaugurazione della città (oggi Latina). Per cui le automotrici furono denominate “**Littorine**”.

Questi rotabili negli anni seguenti ebbero successo nel sostituire i treni locali a vapore, con minori costi di esercizio e maggiore rapidità e comfort.



Il primo e maggior produttore di littorine fu la **FIAT**, che grazie all'esperienza sui veicoli stradali, ideò il nuovo tipo di rotabile

DISTRUZIONE E RICOSTRUZIONE



La Guerra: mantenere il servizio tra tante difficoltà

Con l'entrata in guerra dell'Italia (giugno 1940), la situazione dei trasporti ferroviari fu aggravata rispetto alle difficoltà già dovute alle sanzioni, sia per la necessità di far fronte prioritariamente ai trasporti militari o riguardanti l'industria bellica, sia per l'interruzione di alcuni flussi commerciali con le conseguenti **difficoltà negli approvvigionamenti**, in particolare di carbone e nafta.

I bombardamenti colpirono le linee ferroviarie ed i rotabili, rendendo sempre più difficili i trasporti di persone e merci.



Lettera con tassa a carico del destinatario dal Servizio Approvvigionamenti delle FS di Roma (9.03.43), tassa di cent.50

Le FS nei territori occupati



Le **FS** furono coinvolte nell'amministrazione dei territori occupati, e si trovarono dunque dal 1941 ad operare più di 500 km di linee a scartamento normale e più di 200 km a scartamento ridotto nei Balcani, dovendo provvedere in brevissimo tempo, a mettere in piedi tutta la struttura necessaria per il loro esercizio.

Cartolina in franchigia da un ferroviere del reparto movimento, in servizio in Croazia (PM 86) (2.04.1943)

Le FS nei territori occupati

Per assicurare il trasporto della corrispondenza dei militari presenti nei territori occupati nel 1941 furono attivati alcuni **messaggeri di Posta Militare** sui convogli delle linee Fiume – Spalato, Lubiana – Fiume, Fiume – Belgrado. Facevano capo alla P.M. 10 sez. A di Fiume.

Servizi analoghi operarono tra Bologna e Fiume & tra Roma ed il Brennero.

Cartolina in franchigia militare inoltrata attraverso il Messaggiere PM Spalato – Fiume (17.10.1941)

Fra germanici e italiani siamo un blocco di 150 milioni di uomini risoluti e compatti e piantati, dalla Norvegia alla Libia, nel cuore dell'Europa. Questo blocco ha già nel pugno la vittoria. MUSSOLINI

 **CARTOLINA POSTALE PER LE FORZE ARMATE** 

Mittente

Cognome Fiumi

Nome Angelo

Grado Sergente

Reparto 335 B.C.M. 2. Inf.

POSTA MILITARE 10

scel. Fiumi

Alle ty²

Emilia Bonini

Via Maragliano 3/11

Genova

55

I convogli della morte



Biglietto Postale da Mogliano Veneto a Belluno, 23.09.43, il cui testo dice "Gentilissima Signora, passando per la ferrovia ho trovato questo biglietto. ...". Probabilmente conteneva un messaggio lasciato cadere da un treno da un prigioniero in viaggio verso la Germania, destinato ai familiari.

Una pagina di storia assai dolorosa legata alle ferrovie fu il **trasporto dei deportati** verso i campi di concentramento in Germania...

Mogliano 23-9-43.
Gentilissima Signora
Passando per la ferrovia ho
trovato questo biglietto. Spero che
sia arrivato a casa. Tanti saluti e
auguri.



...chiusi in
vagoni come
"merce di
dozzina, in
viaggio verso
il nulla, verso il
fondo" come
ha scritto
Primo Levi.

I ferrovieri per la liberazione

Il Comitato di Liberazione Nazionale (CLN) formato il 9 settembre 1943 dai partiti antifascisti per organizzare la lotta armata, assunse dopo la liberazione anche un ruolo di governo.

CLN ferrovieri furono costituiti nel nord Italia la vigilanza a tutela del patrimonio ferroviario e per la gestione di attività collaterali (dopolavoro, mense, alloggi, ecc.).

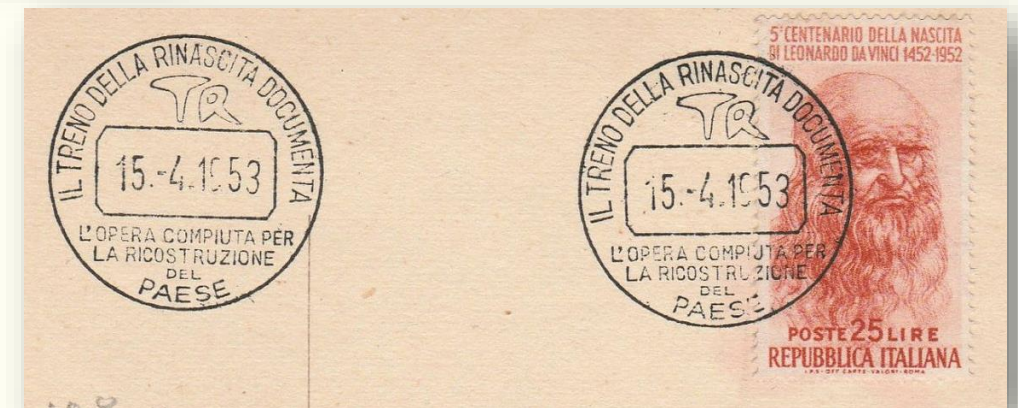
*Cartolina da Genova (6.12.1945) per Savona,
affrancata in tariffa per 1,20 L, con
chiodilettura da 2 L. del CLN Ferroviario di
Genova «Pro Solidarietà Nazionale»
anch'esso annullato dal manuale di Genova
Corrispondenze*



La ricostruzione



Nel 1947 fu avviato un **programma di ricostruzione** di infrastrutture ferroviarie e rotabili, con i fondi del **Piano Marshall**. Il conflitto aveva distrutto il 25% della rete e quasi 1/3 dei ponti.



Nel 1953 fu allestita una mostra itinerante su rotaie, il **Treno della Rinascita**, proprio per documentare lo sforzo di ricostruzione del paese, con il supporto degli aiuti americani.

1950 AD OGGI: LE FS TRA DECLINO E RILANCIO



Anni '50: Il rilancio dei collegamenti internazionali



Negli anni '50 ripresero i servizi internazionali, come l'**Alpen Express** tra Roma e Berlino (1952), spesso attrezzati con vagoni letto per i percorsi più lunghi.



Nel 1957 vennero istituiti i primi servizi **TEE (Trans-Europe Express)** che coprivano alcuni collegamenti internazionali tra Italia, Francia, Svizzera, Germania e Benelux.

Per superare il problema dei diversi sistemi di alimentazione, i TEE furono effettuati prima con automotrici diesel e poi, dal 1961, con elettrotreni quadricorrente.

1967-1968: si testano locomotive ad altissime velocità



L'8 novembre 1967 la nuova **E444 "Tartaruga"** in viaggio tra Roma e Napoli Mergellina raggiunse i 207 km/h alla testa di un convoglio di 6 carrozze ed un bagagliaio.

Il 4 dicembre 1968 un corsa delle **ALe 601** raggiunge **240 km/h** sulla stessa linea.



Questi nuovi rotabili consentirono di avviare relazioni regolari con velocità commerciali elevate (140 km/h, con punte di 180-200 km/h sulle tratte più favorevoli).



1977-1992: la prima linea costruita per l'alta velocità

Seguendo quanto fatto in altri paesi come il Giappone, negli anni '70 si affermò l'idea di realizzare infrastrutture adatte a velocità sostenute, ma adatte anche a convogli merci.



Nel 1970 iniziarono così i lavori della **Direttissima Roma - Firenze** senza passaggi a livello e stazioni intermedie, e con maggiore interesse tra i binari, per consentire velocità sino a 250 km/h. Per vari ritardi, fu ultimata per tratte tra il 1977 e il 1992.

1999: La fine del servizio postale sui treni

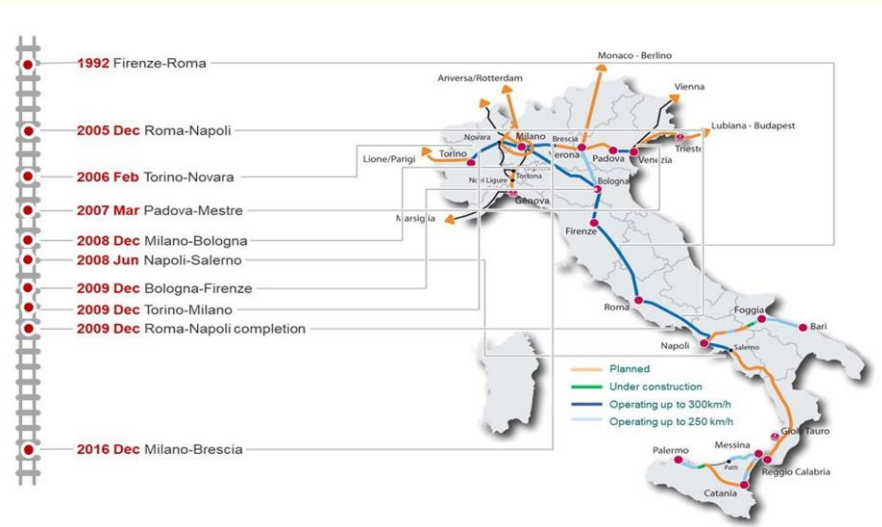
Per varie ragioni legati al mutamento dell'organizzazione del movimento postale ed alle tempistiche richieste per caricare e scaricare i sacchi nelle stazioni, il **servizio di ambulantisti e messaggeri** fu soppresso in via graduale, dagli anni '80.



Nel 1986 rimanevano 28 servizi di ambulantisti; alla fine del 1991 ne vennero cancellati altri 16, mentre gli ultimi 12 cessarono il servizio al termine del 1993. Fino al 1999 parte della posta continuò ad essere trasportata su treno con messaggeri, ma poi anche questa modalità fu abbandonata.

2010: si complete la dorsale ad alta velocità

Tra il 2005 ed il 2009 fu completata la **linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino - Salerno** con velocità di 300 km/h (salvo la tratta Roma - Firenze rimasta con limite 250 km/h), creando un sistema che ha cambiato la mobilità a lunga distanza nel nostro paese.





FS E SERVIZIO POSTALE QUALCHE PARTICOLARITÀ



Il personale ferroviario riceve e annulla le corrispondenze

Nonostante la capillare diffusione dei servizi di ambulantisti e messaggeri, accadde che lettere urgenti fossero **affidate direttamente al personale ferroviario** come invii «**fuori sacco**».

In tali occasioni poteva accadere che i francobolli venissero annullati col «**bollo a compostore**» di uso corrente nelle ferrovie per vari usi amministrativi, che recava data e numero del treno, ed in origine anche quello della località.

Tale pratica di bollatura, inizialmente tollerata ma non normata, divenne del tutto ufficiale con le Istruzioni sui trasporti postali, in applicazione della nuova Convenzione tra Poste ed FS del 22 settembre 1932 (come rilevato dal Filanci in Storie di Posta Vol. 20 del 2005).



Lettera «FUORI SACCO» da Acqui (8.06.37) per Genova, annullata con il bollo compostore in dotazione al personale ferroviario

L'esenzione dal pagamento delle tasse postali

Dopo la statalizzazione, le FS godettero dell'**esenzione dal pagamento delle tasse postali** per la corrispondenza con altri uffici pubblici, previa apposizione del consueto contrassegno ovale.

La corrispondenza di servizio verso ditte e privati poteva essere in certi casi mandata come «tassa semplice» a carico del destinatario.

I volumi dovevano essere importanti perché negli anni '70 le FS furono anche dotate di bollatrici meccaniche che apponevano datario ed ovale



Questo privilegio venne meno nel 1992 con la trasformazione in Società per Azioni.

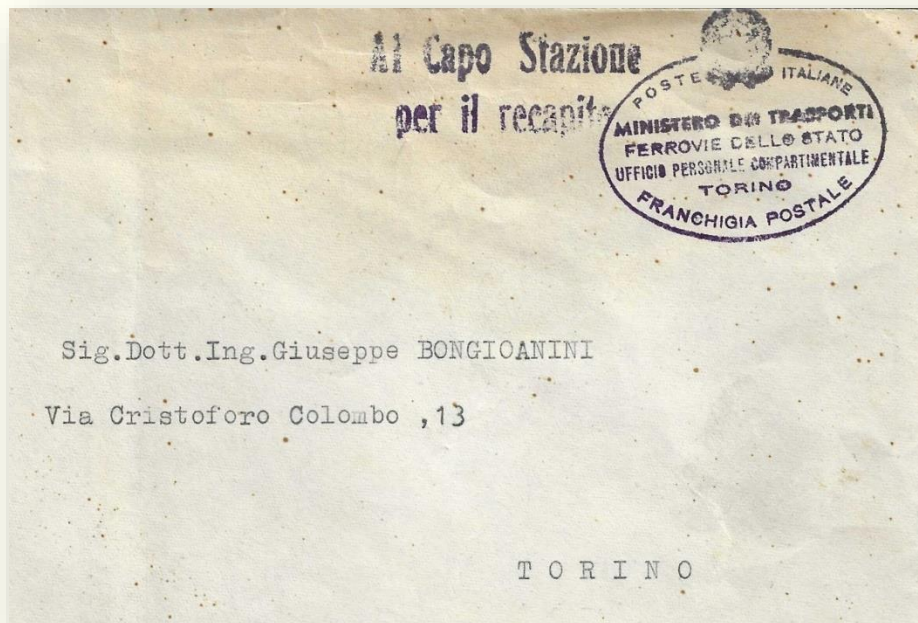


Lettera da Milano (28.04.18) per Firenze (re-indirizzata a Pistoia), dal Compartimento FS - Divisione del Movimento, in esenzione di tassa (con ovale delle FS)

La corrispondenza interna di servizio delle FS

La **corrispondenza di servizio delle FS** fu sempre esclusa dalla privativa postale, così come già avveniva con le precedenti concessionarie.

Si tratta di plichi per esigenze amministrative, del personale e della programmazione dell'esercizio, trasportate e recapitate in via ordinaria o raccomandata tramite agenti designati (generalmente il personale di bordo dei treni o di stazione ma in passato anche fattorini ferroviari).



L'inoltro della corrispondenza FS avviene secondo un piano annuale e utilizzando in genere i treni del trasporto locale.

La corrispondenza di servizio inoltre è sempre indirizzata alla carica o all'ufficio che la rappresenta e non alla persona.

L'unico disastro ferroviario di cui resta posta chiaramente contrassegnata

Alle 0:30 del 25 ottobre 1921 il **ponte di S. Pietro a Maida** sul fiume Armato presso Sant'Eufemia in Calabria collassò al passaggio del Direttissimo 86 Reggio Calabria – Napoli con a bordo 1000 passeggeri (tra cui l'on. Giuffrida Ministro delle Poste!).

La locomotiva, il bagagliaio ed il vagone postale del treno precipitarono nel torrente, miracolosamente con solo tre vittime accertate (il macchinista e due impiegati postali), giacché le altre carrozze rimasero sui binari.

La **posta recuperata** fu contrassegnata con una etichetta a stampa (in due tipi diversi) drammaticamente esplicativa, bollata dall'ufficio di Napoli Ferrovia che curò il recupero, l'asciugatura e l'inoltro delle missive.

Sono note almeno 7 lettere.



*Da Tripoli (Libia), 23.10.1921 per
Genova (4.12.1921), con etichetta
bollata a Ufficio Napoli Ferrovia in
data 30.11.1921*

*Francobollo lavato via a causa
della caduta della missiva nel
torrente*



Tessere ferroviarie personale P.T.

Al fine di usufruire delle particolari **facilitazioni per i viaggi in treno** loro concesse, il personale postale doveva fare richiesta di **speciali tessere** allegando fotografie, stato di famiglia ecc. e degli scontrini per comprovare poi l'acquisto del biglietto.

Le agevolazioni consistevano in un certo numero di viaggi a titolo gratuito ed altri a tariffa ridotta.

Per ottenerle andava corrisposto un diritto fisso, che per lungo tempo veniva pagato con vaglia di servizio. Dalla fine degli anni '50 si stabilì che tale diritto dovesse convertirsi in francobolli apposti sul modulo di richiesta.

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

CAPONAGO
Timbro lineare dell'Ufficio

RICHIESTA TESSERE FERROVIARIE

Il sottoscritto prega volergli (1) SOSTITUIRE i tesserini
ferroviari come di seguito specificato:
N° 1- TESSERA MOD. "C"
N° 3- TESSERA MOD. "C-bis"

Cognome CAVENAGO Nome CESARE
Luogo di nascita CAPONAGO (Provincia di MILANO)
Data di nascita 25-3-1924
Domiciliato a CAPONAGO (Prov. di MILANO)
Via EUROPA N° 3
Qualifica PORTALETTERE RURALE
Sede di servizio CAPONAGO Servizio PORTALETTERE
Reparto o Ufficio POSTALE DI CAPONAGO
Data di assunzione in servizio (2) "
Data dell'ultima eventuale interruzione del servizio (3) "

Allega i seguenti documenti:

1°) N. 9 fotografie
2°) Stato di famiglia in carta da bollo da L. 100 - (Per la 1ª emissione)
3°) "
4°) "
5°) "

17 AGO 1963

(., Rinnovare - Rinnovare - Sostituire - Convalidare, ecc.
(2) e (3) Per il personale non di ruolo.

N. B. - a) Si prega possibilmente compilare la presente richiesta a macchina.
b) La fotografia - formato tessera - dev'essere di cm. 5x4,5.
c) Hanno titolo alla tessera per "Comitiva Familiare", i dipendenti con almeno 3 persone a carico - (oppure 1 Impiegato + 2 Familiari + 1 Domestico).

Servizio telegrafico delle F.S.

Le F.S. – come le reti ferroviari minori e le tranvie – disponevano di una propria **rete telegrafica** per agevolare le comunicazioni di servizio.

In alcuni casi, tuttavia, specie in località sprovviste di ufficio telegrafico delle PT, l'amministrazione postale poteva richiedere che uffici FS muniti di telegrafo fossero aperti anche al servizio pubblico per l'accettazione e ricezione dei telegrammi.

Spazio per applicare la ricevuta modulo G. 113
non rilasciata al mittente.

FERROVIE DELLO STATO

TELEGRAMMA

(Servizio pubblico - PARTENZA)

Mod. G-108.

Stazione di.....

Le corrispondenze private hanno corso subordinatamente a quelle del servizio ferroviario. L'Amministrazione ferroviaria non assume alcuna responsabilità in conseguenza del servizio telegrafico. Le tasse riscosse in meno per errore od in seguito a rifiuto o irreperibilità del destinatario devono essere completate dal mittente. Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra.		Esatte L. <input type="checkbox"/>	TRASMESSO a..... il..... ore..... 19.....						
Il Ricevente.....		nel Circuito N..... dal Telegrafista.....							
Indicazioni d'urgenza	Categoria	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE		VIA	Indicazioni eventuali d'Ufficio
						giorno e mese	ore e minuti		

(1) Al nome del destinatario, da scriversi su questa riga, si fanno precedere le indicazioni eventuali che secondo i casi sono le seguenti:

Urgente, oppure =D=; Risposta pagata a parole, oppure =RPD=; Telegramma collazionato, oppure =TC=; Avviso di ricevimento telegrafico, oppure =PC=; Avviso di ricevimento postale, oppure =PCP=; Far proseguire, oppure =FS=; Posta; Posta raccomandata, oppure =PR=; Espresso; Espresso pagato, oppure =EP=; Espresso pagato a lire, oppure =XP fr.=; Espresso pagato a francobolli, oppure =XPT=; Espresso pagato lettera (cioè con avviso per posta della spesa occorsa), oppure =XPP=; Recapitabile aperto, oppure =RO=; Da consegnarsi in mani proprie, oppure =MP=; Giorno (cioè da recapitarsi nelle sole ore di giorno) oppure =J=; Fermo telegrafo, oppure =TR=; Fermo posta, oppure =PG=; Fermo posta raccomandata, oppure =PGE=; a indirizzi, oppure =TM=; Comunicare tutti indirizzi. Nel servizio interno è ammessa anche l'indicazione eventuale. Far proseguire pagato, oppure =FSP=.

Le predette indicazioni eventuali se espresse colle formole abbreviate, debbono essere messe fra due doppie linee e contano per una parola ciascuna, qualunque sia il numero dei segni letterali e numerici di cui sono formate.

Nella corrispondenza internazionale, quando non sono scritte colle formole abbreviate, debbono essere scritte in francese.

(2) L'indirizzo deve contenere tutte le indicazioni occorrenti per poter trovare con sicurezza il destinatario. L'abitazione del destinatario, quando necessaria, precede il nome dell'ufficio telegrafico di destinazione.

In ogni caso il mittente sopporta le conseguenze dell'insufficienza od irregolarità dell'indirizzo.

Se il telegramma debba essere recapitato per posta o per espresso, il nome della località ove trovasi il destinatario deve precedere sempre il nome dell'ufficio telegrafico di destinazione, da scriversi per ultimo nell'indirizzo.

Cognome, nome e domicilio del mittente.

Il telegramma deve essere scritto con chiarezza per modo che la lettura ne sia facile.

Destinatario (1) *Ego Lig Fabbre*

Destinazione *Il Viro S. Giovanni a Prato*

Testo *a Piccola Velocità paga L. 4.86 a
bomellata*

a P. Y Accelerata carro Sa 8

torino L. 37.80 - Carro Sa 10 L. 44.10

humb - Prov. Z. Genova

4-909 - Riformanti e Colombo - D. 50. 24 P. 16 (8161).

La progettazione dei palazzi delle Poste a cura delle F.S.



¹ Con RD 1574/1925 fu affidata alle FS la competenza sulla progettazione, la realizzazione e la manutenzione degli edifici postali e telegrafici



Le abilità ingegneristiche delle FS determinarono negli anni'20 l'impiego dei suoi servizi tecnici¹ per la **progettazione** di numerosi **palazzi P.T.** (Verona, Cremona, Ferrara, Pisa, Lecce, Bergamo, Salerno, ecc.) Non vi sono molte testimonianze di questa attività in francobolli o altri pezzi filatelici, ma il Palazzo delle Poste di Littoria opera di Angiolo Mazzoni è quanto di più vicino a questo tema, in quanto Mazzoni lavorò alle FS tra il 1921 ed il 1924, e poi al Servizio Lavori e Costruzioni del Ministero delle Comunicazioni che sovrintendeva entrambi gli enti.

Grazie dell'attenzione!

