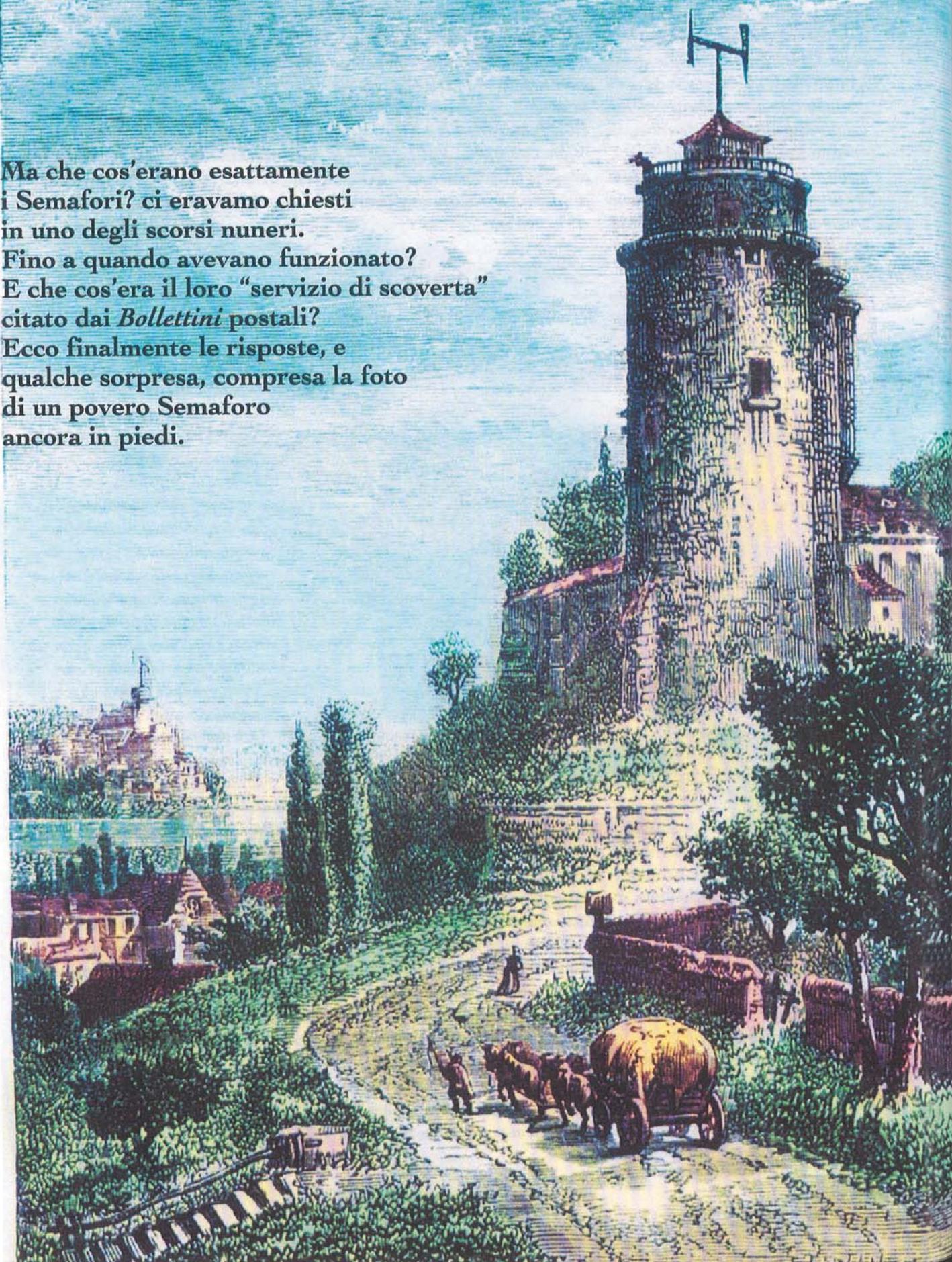


Ma che cos'erano esattamente i Semafori? ci eravamo chiesti in uno degli scorsi numeri. Fino a quando avevano funzionato? E che cos'era il loro "servizio di scoperta" citato dai *Bollettini postali*? Ecco finalmente le risposte, e qualche sorpresa, compresa la foto di un povero Semaforo ancora in piedi.



QUANDO IL TELEGRAFO NON C'ERA O AVEVA ANCORA I FILI

Un posto chiamato Semaforo

Luigi Ruggero Cataldi

Al giorno d'oggi se si parla di semafori ci si riferisce esclusivamente ad autoveicoli e traffico urbano, e nessuno riesce a immaginare un oggetto diverso da quello che compare negli incroci più trafficati, con le sue luci di tre diversi colori che segnalano *alt* o *via libera* o *attenzione*.

Ma c'è stato un tempo, neppure tanto lontano, in cui il semaforo era tutt'altra cosa, e la gente al nominarlo pensava a un'asta con delle braccia mobili, tipo quelle che accade ancora di vedere lungo le linee ferroviarie e la cui funzione è del tutto simile: segnalare ai macchinisti *alt* o *via libera* o *attenzione*. O anche a delle torri, talvolta dipinte a scacchi bianchi e neri, che servivano a inviare più complessi messaggi di tipo telegrafico.

In effetti i Semafori nell'Ottocento erano essenzialmente un servizio telegrafico — anzi, all'inizio erano il solo servizio telegrafico esistente — e forse proprio per questo ho deciso di parlarne, a seguito dell'invito lanciato sul volume cinque di *Storie di Posta*, anche se un brivido mi coglie al solo pensiero delle enormi difficoltà che questo servizio avvolto ancora nel mistero presenta, come del resto tutte le questioni relative alla telegrafia, da troppo poco tempo accolta nel novero della Storia Postale.

Nella circostanza deve avere avuto il suo peso il mio trascorso di telegrafista; ed è proprio da quelle esperienze che intendo partire, non senza prima rivolgere una grata riconoscenza ai maestri che nel lontano 1954 iniziarono ad insegnarmi tutto — proprio tutto — sui servizi postali, telegrafici e di bancoposta: Pippi Vergine, purtroppo

deceduto e Otello Petruzzi. Da parte mia un forte impegno per non deluderli. Mi teneva compagnia un volumetto di poche decine di pagine, andato perduto, contenente chiare nozioni sui telegrafi terrestri italiani, quelli sottomarini, la telegrafia senza fili e, per l'appunto, i semafori.

Mentre la storia della telegrafia elettrica, dagli apparati Morse, Hughes, Baudot e Wheatstone agli ultimi congegni celeri, è stata studiata sistematicamente per l'intero suo sviluppo, un velo d'oblio avvolge invece tutt'ora quella ottica, dalle trasmissioni con i segnali a quelle senza fili. E, fra i vari sistemi di trasmissione di messaggi, il servizio semaforico è quello che più incuriosisce essendo sovente descritto su libri e riviste, seppure in modo distratto e, oserei dire, alquanto insufficiente.

I tanti telegrafi a segnali ideati fino al Settecento

Fin dalle remotissime epoche storiche, da quando cominciarono a stabilirsi commerci e relazioni fra tribù e tribù e successivamente, fra popoli e popoli, fu avvertita la necessità di disporre di mezzi rapidi di comunicazione del pensiero, in sintonia con quelli di trasporto delle persone e delle cose.

Strade e comunicazioni hanno sempre formato un connubio inscindibile per lo sviluppo della civiltà e per tali realizzazioni, in tutti i tempi, ingegneri, fisici e inventori hanno cercato varie soluzioni dei problemi, ciascuno a proprio modo e a seconda della personale inclinazione e preparazione.

Per la trasmissione delle notizie "nello spazio" gli antichi ricorsero alla trasformazione delle parole in segnali i quali, per mezzo di suoni, di luci e fiaccole venivano trasmessi sul mare, da nave in nave e, sulla terraferma, da varie postazioni situate su alture, torri e in edifici appositamente costruiti in luoghi ritenuti strategici.

Si tratta, come è facile intuire, della telegrafia ottica, o aerea, e di quella acustica. Dato che si dovrà necessariamente abusare del termine "telegrafo", inventato dal signor Chappe di cui parleremo più avanti, non guasta chiarirne la derivazione etimologica dal greco "lontano-scrivo". Un apparato, quindi, che scrive a grande distanza.

La storia, specialmente quella antica, è piena di fatti che ineriscono a tali sistemi di comunicazione, tanto che sarebbe assai arduo elencarli tutti. Uno però merita di essere segnalato, e per la sua singolarità e per la fonte storica da cui proviene.

Polibio di Megalopoli, vissuto dal 205 circa al 120 a.C., ci fa conoscere infatti che Enea il Tattico (330 a.C.) descrisse uno strumento, forse inventato dai Cartaginesi, adatto alle comunicazioni a grande distanza. Il congegno era fondato sull'utilizzo di due recipienti cilindrici di rame, di pari misure e dimensioni, aventi alla base un foro calibrato di uguale diametro, chiuso da uno spinotto in legno. Ogni cilindro, riempito di acqua, portava a galla un tappo di legno che scorreva verticalmente lungo l'asse del recipiente con il defluire dell'acqua. Su questo tappo era fissata un'asta verticale che, a diverse altezze, era incisa o dipinta con figure ideogrammatiche, espressive di notizie e situazioni prefissate.

Colui che trasmetteva, segnalava con una fiaccola al suo corrispondente il momento in cui si dovevano estrarre contemporaneamente gli spinotti. L'acqua fuoriusciva da entrambi i recipienti nella medesima quantità, e il galleggiante si abbassava portando l'asta ed il messaggio prescelto a collimare con il bordo del cilindro.

Altro segnale con la fiaccola e gli spinotti, bloccando il rubinetto dell'acqua, fermavano le comunicazioni e i suoi contenuti. Con questo sistema il messaggio, da colle in colle, correva rapidamente e la notizia raggiungeva il destinatario a grande distanza e in tempi accettabili.¹

Nel XVI e XVII secolo è continuato, con rinnovata lena, il cammino della scienza delle comunicazioni passando attraverso studi, scoperte e intuizioni, alcune delle quali dal carattere ameno, come quella di Robert Hooke il quale, nel 1684, trasmise i suoni a distanza usando un primitivo

¹ Da *La Posta in Verona e nella sua Provincia* di Luigi Ruggero Cataldi



Il contenitore d'acqua di forma cilindrica con l'asta mobile usata nel curioso "telegrafo" descritto da Enea il Tattico e citato da Polibio

portavoce a membrana detto, più tardi, "telefono a corda". L'invenzione però non ebbe seguito e finì per diventare un giocattolo per bambini. Altre sue realizzazioni furono decisamente più fortunate, come la telegrafia con l'utilizzo dei corpi opachi, usata però soltanto dalla Marina.

Nel Settecento la situazione politica in Francia mostrava segni di irrequietezza e i suoi governanti erano molto sensibili ad ogni innovazione che aiutasse il sistema di comunicazione. Non c'era alcuna possibilità di "guardare" oltre il canale della Manica, fino a quando uno studioso di scienze occulte, François Kessler, nel 1787 non sperimentò — con un certo successo — il suo telegrafo realizzato mediante una botte con chiusino, una lampada e un riflettore. Semplice ma efficace il dispositivo: quando il chiusino veniva sollevato una volta, si voleva indicare la prima lettera dell'alfabeto, due volte la lettera B, tre volte la lettera C e così via. Il ritmico lampeggio veniva captato a molta distanza. Anche se parole come *zuzzurellone* ponevano evidenti problemi di trasmissione, Kessler fu ed è considerato per questa sua invenzione il precursore del moderno telegrafo ottico.

Il telegrafo aereo di Chappe

Claude Chappe, ingegnere e fisico francese, nacque a Brulon in Francia nel 1763. Nella sua prima giovinezza si era distinto nello studio delle scienze pubblicando vari articoli di un certo interesse. Ma l'opera principale della sua vita è stata la creazione del **telegrafo ad asta** o aereo. L'idea, come abbiamo visto, non era nuova ma solo lui, con l'aiuto dei suoi quattro fratelli, riuscì a realizzare un sistema semplice, la cui applicazione sovrastava tutti quelli inventati prima.

Il sistema Chappe consisteva in una serie di sta-

Claude Chappe e una sua stazione telegrafica (sullo sfondo) in due francobolli francesi



zioni poste lungo una stessa direttrice a distanze variabili l'una dall'altra (in media 9 km). Ogni stazione era costituita da un osservatorio sul quale veniva issata un'antenna fissa, sporgente da 5 a 6 metri sul tetto. L'antenna portava, all'estremità superiore, tre aste mobili in uno stesso piano. L'asta principale, denominata *regolatore*, girava attorno a un perno fissato all'antenna e ciascuna delle due piccole aste, dette *indicatori*, era unita a un perno posto a un'estremità del regolatore.

I pezzi che si muovevano alle estremità, denominati anche *alati*, erano disposti in maniera da prendere ognuno sette posizioni, in rapporto al pezzo principale. Si formava così, sia al di sotto che al di sopra di esso, un angolo di 45°; uno retto, uno ottuso e, infine, uno coincidente con esso.

Le tre aste (da qui uno dei nomi del telegrafo Chappe) potevano così formare in tutto 196 figure. Chappe ne scelse 92, con cui compose un vocabolario di 92 pagine numerate con 92 espressioni (pezzi di frase, concetti ecc.) ciascuna, per un totale di 8464. Ognuna si traduceva in un numero di due cifre.

Per essere sicuri che le singole figure venissero trasmesse regolarmente, ai piedi dell'antenna fu inserito un ripetitore che proponeva, all'interno, le medesime figure diramate dalle aste esterne. Chappe presentò il 22 marzo 1792 la sua invenzione all'Assemblea Legislativa, il cui Comitato ristretto la approvò il 1° aprile 1793.

Non appena il sistema fu ufficialmente adottato, Chappe chiese di essere indennizzato delle spese sostenute. Il fratello Ignazio ne fu l'instancabile propugnatore; grazie a lui, nominato membro dell'Assemblea Legislativa nell'ottobre del 1791, l'iter burocratico prese la giusta piega. A favore dell'inventore venne elargita la somma di 6.000 franchi e il titolo di ingegnere telegrafico del Genio. Il Comitato di salute pubblica comprese subito che il telegrafo Chappe poteva permettere ai capi delle armate di corrispondere rapidamente fra di loro; ne era stata data la prova durante la riconquista della città di Condé, il 1° settembre 1794. A mezzogiorno un telegramma ottico parti-

to da Lilla giunse a Parigi proprio nel momento in cui si apriva la seduta della Convenzione. Il deputato Carnot si avvicinò alla tribuna e lesse ad alta voce il messaggio: "Condé è restituita alla Repubblica: la resa ebbe luogo alle 6 di stamattina". Frenetici applausi accolsero la notizia.

La prima linea telegrafica, fra Parigi e Lilla, era lunga 200 chilometri ed era stata inaugurata il 14 agosto 1793. La stazione di Parigi era impiantata sopra uno dei padiglioni del Louvre.

Il telegrafo aereo (o ottico oppure, ad asta) di Chappe subì diverse vicissitudini sia sotto il Direttorio sia sotto l'Impero, ma ciononostante, sotto questi Governi come ai tempi della Restaurazione, il sistema continuò egregiamente a funzionare fino al 1850, almeno in Francia, attraverso una rete lunga 500 km con 534 stazioni. Ad utilizzarla era anche il pubblico, almeno quello dell'alta finanza, come proverebbe l'episodio de *Il Conte di Montecristo* in cui una delle vendette del protagonista si attua con un messaggio falso inoltrato mediante il telegrafo ottico con la complicità di uno *stazionario*.



Una stazione telegrafica esistente a Blankenese, nei pressi di Altona, in Prussia. Il sistema utilizzato, come si rileva dalle braccia, non è però quello di Chappe

In Italia invece la rete, inaugurata il 13 aprile 1809 con la linea Parigi-Torino-Milano, non sopravvisse alla Restaurazione, sia per l'assenza di una classe economica che la utilizzasse (e finanziasse) sia per la diffidenza delle autorità. Come scrive Clemente Fedele trattando della prima esperienza in terra italiana² "la presenza di questi padiglioni sospesi in aria (maisonette octogone veniva chiamato quello previsto sopra il Duomo di Milano) coi loro

² Clemente Fedele, *Il telegrafo ottico alla sua prima apparizione in Italia*, in *Memorie dell'Accademia Italiana di Studi Filatelici e Numismatici*, vol. V, fasc. 3, 1994

sinistri bracci meccanici mobili che svettavano, abitati da uomini un po' speciali che passavano giornate intere lassù, sempre all'erta con lunghi canocchiali, incuriosiva le persone a terra e, forse, anche preoccupava."

Claude Chappe non riuscì però a vedere gli sviluppi della sua opera. Disgustato dalla poca considerazione dell'Imperatore, e provato da un cancro alla vescica, si abbandonò alla disperazione e nel 1805 si uccise tagliandosi la gola.

I fratelli di Claude, Ignazio e René, furono nominati amministratori con 8000 franchi l'anno. Alla sua memoria è stato eretto un monumento a Pere Lachaise, un'altro nella Corte interna dell'Amministrazione delle linee telegrafiche in rue de Grenelle a Saint-Germain, Parigi e, sempre in questa città, una statua sull'alta torre dei segnali segna il posto in cui l'inventore mise fine ai suoi giorni.

I semafori

Poi, nel 1837, partendo dalle scoperte di André-Marie Ampère in elettromagnetismo, lo statunitense Samuel Finley Breese Morse scoprì un modo molto più semplice di spedire messaggi a distanza, sfruttando l'elettricità e un suo codice che, invece delle sbarre in diverse posizioni, era composto di impulsi brevi e lunghi. Il 24 maggio 1844 veniva inaugurata la prima linea telegrafica, tra Washington e Baltimora, e pochi anni dopo anche l'Italia poté apprezzare il nuovo mezzo, almeno sulla linea Livorno-Pisa-Firenze.

Ma il telegrafo elettrico aveva un handicap: la linea appunto, cioè il filo metallico su cui doveva correre il segnale. Se tra due punti fissi non esistevano problemi — di lì a non molto sarebbero stati posati anche cavi sottomarini — il telegrafo elettrico era del tutto impraticabile nel caso di mezzi in movimento, come le navi. O quando non era possibile impiantare una linea. L'ultima grande impresa del telegrafo ottico si ebbe infatti durante la guerra di Crimea, allorché fu realizzata la linea telegrafica aerea Varna-Baltschick, composta da 7 stazioni, che funzionò per tre mesi, dal 15 agosto al 15 novembre 1854. E dopo la battaglia di Inkerman, tutte le postazioni telegrafiche furono spostate per poter seguire i movimenti del Quartier Generale francese. L'8 settembre 1854 il telegrafo fu collocato nel fortino *Victoria* e il giorno dopo sulla torre *Magaloff*. Per quattro mesi la torre *Magaloff* fu sotto il tiro dei cannoni, da nord

di Sebastopoli, fino a quando gli addetti al funzionamento dell'impianto, stremati, non furono costretti ad arrendersi. Fu così che il sistema telegrafico ad asta di Chappe terminò praticamente la sua esistenza sotto le mura di Sebastopoli. Ma con un exploit visto che nel corso di tutta la campagna di Crimea, dal gennaio 1855 al luglio 1856, le truppe scambiarono 4.500 dispacci.

In pratica il telegrafo ottico di Chappe non scomparve con l'arrivo del telegrafo elettrico ma anzi ricevette un nuovo impulso, anche se in funzione accessoria, nella più moderna versione che divenne nota come **Semaforo**. La denominazione trova la sua radice nei termini greci *Sema*, segno, e *Foros*, dal verbo *Fero* che significa portare. Portatore di segnali, per l'appunto.

Il Semaforo in definitiva non era altro che un perfezionamento dell'antico telegrafo ad asta, ovvero una torre o un manufatto simile edificato sulle alture costiere, da cui si poteva non solo sorvegliare il mare, ma soprattutto ricevere e trasmettere messaggi ai naviganti. La differenza rispetto all'idea di Chappe stava soprattutto nel fatto che, invece di una grande asta con le relative braccia, i nuovi impianti adoperavano alette mobili, bandierine o luci, e molto spesso erano collegate con altre località della terraferma mediante il telegrafo elettrico. Ma restava la necessità di vedette armate di canocchiali, pazienza e abitudine all'isolamento.

Posti ad altezza moderata affinché le nuvole non ne impedissero la visuale alla gente in mare, i fabbricati semaforici non rispondevano a precisi criteri di costruzione, in quanto edificati in tempi diversi, ma avevano una comune colorazione a scacchi bianchi e neri per essere meglio individuati. I più vetusti offrivano scarse comodità, mentre quelli più recenti erano forniti dello spazio necessario per i vari servizi, per gli alloggi del personale militare scapolo e i capi-posto e sottufficiali con famiglia: accorgimenti necessari per attenuare i disagi dell'isolamento.

Ma se l'orologio della storia puntava deciso verso il superamento della telegrafia a segnali in favore di quella elettrica, prima di mettersi in disparte il semaforo si prese anche qualche soddisfazione. In Sicilia, ad esempio.

Quando la novità fa cilecca

Dopo la Francia, sembra dal 1809, a fare un uso intensivo del servizio semaforico era stato il Regno delle due Sicilie. Data la particolare orografia del terreno, al di là e al di qua del faro, gli impianti semaforici si succedevano a brevi di-

stanze l'uno dall'altro, privilegiando le coste marine sulle quali il Governo, che ne gestiva l'esclusiva, svolgeva una assidua vigilanza.

Malgrado la scarsa istruzione del personale addetto e la sua carente retribuzione, il servizio procedeva assai bene grazie anche alle norme puntuali e precise emanate dallo Stato borbonico, che nel 1855 diede anche alle stampe un *Vocabolario Semaforico per uso dei Posti Telegrafici nel Regno delle due Sicilie da servire per una più estesa corrispondenza tra loro*, stampato in Napoli con i caratteri della Reale Tipografia Militare. Ma anche nel Regno delle due Sicilie alla fine i semafori furono gradualmente abbandonati, tanto che nel 1866 ne rimanevano soltanto 8.

In Sicilia, più alacramente che altrove, fervevano i lavori di sostituzione con il telegrafo elettrico; durante l'inaugurazione di uno di questi ci fu però un colpo di coda, esilarante, da parte di un vecchio impianto ad aste Chappe.

Ecco il resoconto originale dell'episodio, ripreso da un documento dell'epoca, che mostra anche quanto interesse circondasse in quei tempi questo mezzo di comunicazione. Il 1857 trovava la Sicilia ancora servita dal sistema di telegrafia pri-

mitiva, quello a segnali, mentre la telegrafia elettrica funzionava già nella parte continentale del Regno delle due Sicilie. Il Governo di Borbone volle, in detto anno, estendere ai domini *al di là del Faro* la telegrafia elettrica, che ormai aveva trovata larga applicazione negli altri Stati d'Italia e fuori. Si cominciò così a costruire la linea fra Palermo e Messina sotto la direzione del Delegato per la telegrafia elettrica Don Ernesto D'Amico (che poi fu il primo Direttore Generale dei Telegrafi del Regno d'Italia). Ecco come il Marchese di Castelcicala, Luogotenente Generale di Ferdinando II, apprestandosi a inaugurare l'opera, ne rendeva noto il programma.

... noi, luogotenente di S.M. volendo in venerazione dei Sovrani comandamenti, dare adempimento all'apertura al pubblico servizio della linea sopra cennata, disponiamo di stabilire il 15 ottobre del corrente anno di grazia 1857 giorno della ricorrenza del fausto onomastico di nostra Signora la Regina (che Dio guardi) per l'apertura e l'inaugurazione delle diverse stazioni che compongono la linea indicata, site cioè in Palermo, dentro il Real Palazzo, nel locale del Ministero; in Termini, Cefalù, S. Stefano, Patti, Milazzo e Messina, sotto la protezione rispettivamente di S. Pietro Apostolo, di S. Rosalia, del Beato Agostino Novelli, del SS. Salvatore, di S. Nicolò di Bari, di S. Stefano Protomartire e della Madonna della Lettera.

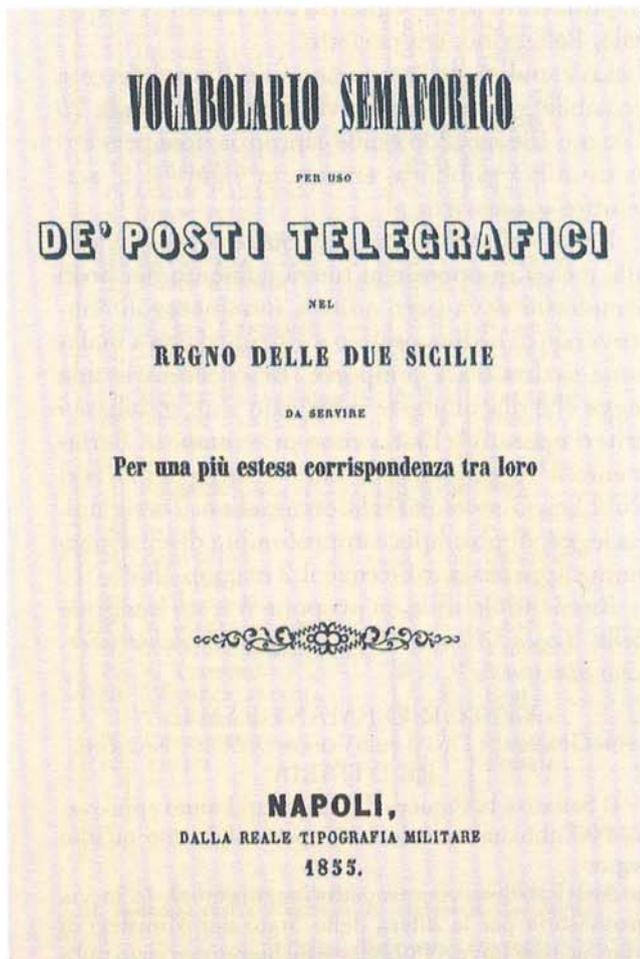
E quindi abbiamo stabilito e sanzionato il seguente programma:

Art. 1. - Nel giorno destinato, alle ore 11, Monsignor Arcivescovo di Palermo, assistito dal suo Capitolo, muoverà dal suo palazzo per recarsi nel locale della stazione entro il R. Ministero mentre alla stessa ora l'Ecc.mo Arcivescovo di Messina, assistito parimenti da tutto il proprio Capitolo, si recherà alla stazione sita entro il Palazzo di Città di quel capoluogo di provincia.

All'ora istessa tutte le primarie autorità ecclesiastiche dei comuni di Termini, Cefalù, S. Stefano, Patti, Milazzo, si muoveranno in gran gala alla stazione dei rispettivi comuni.

Art. 2. - Noi con tutto il seguito dei distinti personaggi ammessi all'onore del circolo di quel giorno, dal R. Palazzo ci recheremo alla stazione entro il Real Ministero, al pari tempo che l'Intendente di Messina e i Sottointendenti di Termini, Cefalù e Patti, ed i sindaci di S. Stefano e Milazzo, ciascuno accompagnato da quelle Autorità sì civili che militari e giudiziarie, che debbono intervenire alle sale di Corte, si recheranno nelle stazioni dei rispettivi capidistretto e comuni.

Art. 3. - Un segno telegrafico avvertirà tutta la linea del cominciamento dell'inaugurazione e in allora i menzionati Arcivescovi e le Autorità ecclesiastiche procederanno con le formalità di rito alla solenne benedizione delle rispettive stazioni e linee e nel punto istesso i forti di Messina e Palermo saluteranno con una salve l'augusta funzione, alla quale si uniranno le triplici scariche delle guarnigioni di Palermo, Messina, Milazzo



e delle Milizie urbane che schierate in parata presso i luoghi prossimi alle rispettive stazioni, assisteranno a tale funzione.

Compita questa, Noi, per i primi, trasmetteremo telegraficamente a S. M. (che Dio guardi) i segni di devozione, di gratitudine e ringraziamento e dopo di Noi, successivamente, tutte le autorità che rappresentano la prima dignità di ciascun comune che trovasi nelle stazioni lungo la linea da Palermo verso Messina.

Dopo di ciò per telegrafo dichiareremo aperte le stazioni e pronte al servizio pubblico.

Il Luogotenente Generale di S. M. il Re
f.to *Marchese di Castelcicala*

In seguito a tale proclama, S. Eminenza il Cardinale Naselli, Arcivescovo di Palermo, emanava la seguente notificazione al Capitolo e Clero:

Un'ora avanti a quella designata da S. E. il Luogotenente Generale, il Capitolo ed il Clero di questa metropolitana, processionalmente incedendo nella Cattedrale, si porterà alla R. Segreteria del Ministero di Stato. Mezz'ora dopo il sottoscritto muoverà dal suo palazzo col consueto servizio di gran gala, e sarà ricevuto alla porta d'ingresso della Real Segreteria, dal suo Capitolo, e salendo per la scala maggiore, vestirà in una delle grandi sale del quarto superiore, gli abiti pontificali, assistito dalla prima dignità e da 2 cerimonieri diaconi, in paramenti sacri.

In questo mentre, arrivata S. E. il Luogotenente Generale, prenderà a benedire la stazione interna, e poscia, risalito al primo piano, darà da quella loggia la benedizione di rito al filo che starà al fronte, e intonato l'Inno Ambrosiano, seguito dal canto del clero e dalle consuete orazioni, impartirà al popolo la solenne benedizione e la pastorale indulgenza.

Ritornato al quarto superiore, svestirà gli abiti pontificali, e ripiglierà la mozzetta e il berretto, farà ritorno all'episcopato.

f.to Giovanni Cardinale Naselli
Arcivescovo di Palermo

Purtroppo però, al momento della inaugurazione, le due stazioni di Palermo e di Messina non poterono corrispondere. Alle ore 11 la stazione di Palermo avvisava Messina che i segnali arrivavano bene, come precedentemente era avvenuto nelle varie prove.

Alle 12 si attendeva a Messina il segnale di Palermo dell'inizio della cerimonia di inaugurazione, ma essendo trascorsa un'ora senza ottenere risposta, si fece funzionare il telegrafo ad aste, che era rimasto come impianto sussidiario, però pel cattivo tempo non si poté scorgere la stazione di Spadafora.

Erano già le due pomeridiane e si decise di dare inizio alla cerimonia. Nel frattempo si mandavano con una carrozza 4 operai e due impiegati per far riparare la linea, essendo sorto il dubbio che fosse stata interrotta dal temporale. Per tutto il giorno non si ebbe la comunicazione con Messina, mentre la linea funzionava da Palermo a Milazzo.

Il guasto fu trovato nella diramazione di Milazzo, dovuto a contatto dei fili, e poté essere riparato il domani, in cui si iniziò regolarmente il servizio.

I posti semaforici italiani

Unificata nel 1861 l'Italia il Governo, riconosciutane l'utilità, nominò con Decreto 15 ottobre 1863 una Commissione mista di funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici, della Finanza e della Marina al fine di studiare se fosse conveniente riorganizzare in Italia un servizio semaforico, collegato alla rete telegrafica, per la sorveglianza del litorale, l'interesse della navigazione, la difesa delle coste e la soppressione del contrabbando.

I lavori della Commissione procedettero però a rilento, al punto da indurre alla sua soppressione. La questione venne riaffrontata nel 1866, proprio mentre scoppiava la guerra con l'Austria: con Decreto 8 Marzo 1866 fu nominata un'altra Commissione posta, questa volta, sotto la presidenza del Direttore Generale dei Telegrafi. La guerra incalzava e di conseguenza diveniva necessario stabilire una linea di vedetta lungo le coste del Regno.

Il Direttore Generale, avvalendosi del personale del soppresso servizio semaforico delle Due Sicilie, in breve tempo fece installare 26 posti semaforici di vedetta collegati con la rete telegrafica nazionale. Il funzionamento di quegli impianti, posti sotto la sorveglianza dell'Ispettore Generale, Pellegrino, era perfetto.

La rapidità dell'esecuzione dei lavori fu resa possibile grazie all'approvazione della Legge 25 Giugno 1865, n. 2359 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, entrata in vigore il 1° settembre successivo.

Il modo disordinato con il quale si provvedeva alla messa in opera e al funzionamento dei posti semaforici dava però adito a innumerevoli controversie di ordine pratico e giuridico che a malapena si riusciva a comporre. Era necessaria una legge che disciplinasse il servizio e ne stabilisse i criteri operativi. Essa venne presentata in Parlamento il 18 giugno 1867 dal Ministro dei Lavori Pubblici, Giovanola; relatore era l'on. Torrigiani. La legge, dopo ampia e approfondita discussione, venne approvata a Firenze il 2 maggio 1869.

Ritenendolo utile, si propone il testo integrale della "*Legge 5 Maggio 1869, n. 5041 riguardante il Servizio Semaforico*".

VITTORIO EMANUELE II
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato; Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1 – Il servizio semaforico, organizzato in via provvisoria per la difesa dello Stato dai Ministeri di Marina e dei Lavori Pubblici, è dichiarato servizio pub-

blico di stabile istituzione nell'interesse del Governo, della navigazione e dei privati.

Art. 2 - Il servizio semaforico è annesso alla Direzione generale dei Telegrafi.

Art. 3 - I posti semaforici devono essere collegati colle linee elettro-telegrafiche, e si stabiliranno d'accordo fra i Ministeri dei Lavori Pubblici e della Marina.

Art. 4 - Gli Impiegati semaforici saranno scelti nel Ruolo degli Impiegati in disponibilità già addetti al servizio medesimo che risulteranno idonei, e in difetto, fra uomini di mare, preferendo quelli che abbiano prestato servizio nell'Armata.

Art. 5 - Un Regolamento di pubblica amministrazione, approvato con Decreto Reale, stabilirà, in esecuzione della presente Legge, la tassa dei dispacci da

scambiarsi coi posti semaforici, le norme generali del servizio e l'organico del medesimo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Firenze addì 5 Maggio 1869.

VITTORIO EMANUELE

Luogo del sigillo, V. Il Guardasigilli DE FILIPPO.

L. PASINI

A. RIBOTY

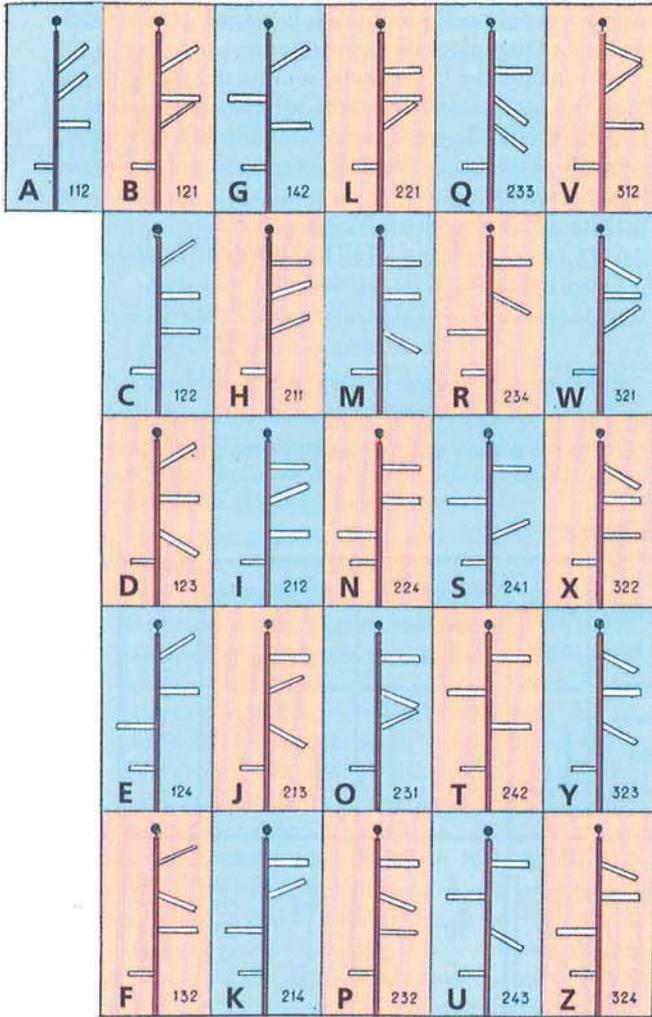
Con questa legge il servizio semaforico, già operante in via provvisoria per la difesa dello Stato, diveniva una stabile istituzione dei Ministeri

Servizio semaforico

Numero d'ordine	POSTI SEMAFORICI	NATURA del servizio (*)	PROVINCIA alla quale appartengono	ALTEZZA dei Posti sul livello del mare		PERSONALE		TELEGRAMMI scambiati coi bastimenti		TELEGRAMMI di scoperta		TELEGRAMMI METEOROLOGICI	
				M	C	Impiegati	Pattorini	Privati	Governativi	Privati	Governativi		
				N	N	N	N	N	N	N	N		
1	BARI	S E	BARI	39	»	2	1	6	»	»	9	38	
2	BRINDISI	S E	LECCE	27	30	2	1	»	»	122	53	36	
3	CAPO D'ARMI	S E	REGGIO CALAB.	117	»	2	1	10	1	»	50	94	
4	CAPO SPARTIVENTO	S E M	Id.	46	80	2	1	3	»	»	51	409	
5	CAPPUCCINI	S E	ANCONA	99	60	2	1	»	»	66	23	31	
6	CAPRI	S V M	NAPOLI	273	40	2	1	»	1	»	34	364	
7	CERIGNANO	S V	LECCE	116	90	2	1	»	»	»	18	44	
8	CILLE PARADISO	S E	FORLÌ	140	40	2	1	»	»	»	1	»	
9	COLONNELLA	S E M	TERAMO	154	50	2	1	»	»	»	»	29	
10	COZZO SPADARO	S E M	SIRACUSA	57	70	2	1	22	»	1	25	366	
11	FAVIGNANA	S V	TRAPANI	344	60	2	1	»	»	»	42	63	
12	FORIO D'ISCHIA	S E	NAPOLI	227	»	3	1	»	»	»	27	60	
13	FORTE SPURIA	S E	MESSINA	97	80	2	1	11	»	»	116	70	
14	MASSA LUBRENSE	S E	NAPOLI	242	»	2	1	»	1	»	47	58	
15	MONTECONERO	S E M	ANCONA	548	»	2	1	»	»	»	15	31	
16	MONTE ITALIA	S E	MESSINA	363	80	2	1	»	»	»	50	99	
17	MONTE PELLEGRINO	S E M	PALERMO	606	»	2	1	»	»	»	50	99	
18	MONTE SARACENO	S E	FOGGIA	180	60	2	1	»	»	»	34	27	
19	PALASCIA	S E M	LECCE	85	»	2	1	3	»	57	29	371	
20	PALMARIA	S E M	GENOVA	201	60	2	1	1	»	2	»	371	
21	PIOMBINO	S E M	PISA	52	25	2	1	1	»	»	11	133	
22	PÒ DI PRIMARO	S E M	RAVENNA	21	»	2	1	»	»	»	»	36	
23	PONZA	S V	CASERTA	279	75	2	1	»	»	»	20	60	
24	PORTOFINO	S E M	GENOVA	578	60	2	1	1	»	1	25	36	
25	PROCIDA	S E M	NAPOLI	79	50	2	1	1	1	»	110	342	
26	S. BENIGNO	S E	GENOVA	93	»	2	1	»	»	»	54	39	
27	S. MARIA DI LEUCA	S V	LECCE	70	85	2	1	8	1	»	21	25	
28	S. NICOLA di Tremiti (Isola di)	S V	FOGGIA	79	»	2	1	»	»	»	2	5	
29	S. TEODORO	S E M	TRAPANI	14	»	2	1	»	»	»	63	371	
30	TORRECHIARUCCIA	S E	ROMA	18	28	2	1	»	»	»	20	15	
31	TORREMILETTO	S E M	FOGGIA	17	16	2	1	»	»	»	»	374	
32	VENTOTENE	S V	NAPOLI	106	»	3	1	»	»	»	18	66	
33	VIESTI	S V	FOGGIA	56	30	2	1	1	»	»	10	»	
TOTALI						68	33	68	5	240	1,028	4,222	

(*) S. E. Semaforo collegato alla rete telegrafica elettrica - S. V. Semaforo non collegato alla rete telegrafica elettrica - M. Semaforo che fa il servizio di stazione meteorologica.

Dalla Relazione statistica sui Telegrafi del Regno d'Italia nell'anno 1874



Segnali speciali alfabetici e numerici a seconda della convenzione tra i due interlocutori

della Marina e dei Lavori Pubblici, nell'interesse del Governo, della navigazione e dei privati.

Di grande rilevanza è la novità che, mentre prima i semafori trasmettevano esclusivamente dispacci di Stato, ora invece la loro funzione veniva messa utilmente anche al servizio del pubblico. Tutta la materia doveva, però, essere disciplinata da un Regolamento operativo il quale non poteva prescindere dai sistemi di comunicazioni internazionali.

La Francia e l'Inghilterra, le quali per prime avevano istituito i semafori lungo le coste, studiarono dei sistemi d'intercomunicazione internazionali fra nave e nave e fra queste e la terraferma. Si scartò il vecchio metodo delle fiamme e dei numeri sostituendoli con bandiere e lettere dell'alfabeto e ottenendo così un numero vastissimo di combinazioni. E nacque la carta delle bandiere marittime di tutte le Potenze della terra, che l'Amministrazione dei Telegrafi italiani ebbe cura di far compilare, stampare e distribuire.

Con Regio Decreto 4 aprile 1869, n. 4990 l'Ita-

lia adottò il Codice Universale di segnalazione marittima, con il quale si intese creare una lingua unica e universale, tanto per le comunicazioni ad uso dei bastimenti di ogni nazione, quanto per quelle dai natanti ai posti semaforici. La legge, di 11 articoli, presentata dall'on. L.F. Menabrea, rendeva obbligatorio l'uso esclusivo di quel codice non solo per le navi e i semafori ma anche per le Camere di Commercio residenti nei porti del Regno, e fissava le tariffe da applicare sui telegrammi semaforici.

I tempi per l'approvazione del Regolamento erano ormai maturi. Nel presentare la bozza in Parlamento il Ministro dei Lavori Pubblici così si esprimeva: *"Chiedesi la dipendenza dei posti semaforici dal Ministero dei Lavori Pubblici, o per dir meglio l'immedesimazione della telegrafia semaforica con quella elettrica, perché i semafori sono Uffici elettro-telegrafici come gli altri del Regno disseminati sulla rete telegrafica dello Stato, i quali, oltre il servizio agli altri comune, disimpegnano quello lor proprio"*.

Con Regio Decreto 22 maggio 1870, n. 5686, venne approvato il Regolamento del Servizio Semaforico suddiviso in 7 titoli e 63 articoli più una

PIANTA DEGLI IMPIEGATI ADDETTI AL SERVIZIO SEMAFORICO

Numero	Stipendio annuo	Totale	Annotazioni
80	1.000	80.000	Le lire mille annuali sono il primo stipendio degli Impiegati; questo stipendio aumenta di annue lire duecento dopo ogni quadriennio di servizio, fino a raggiungere quello di lire milleottocento secondo le norme stabilite per i Commessi, ai quali sono parificati.
Somma a calcolo per servizio dei fattorini di cui all'art. 8		20.000	
TOTALE		100.000	

Il Regolamento recepiva quanto detto in sede di presentazione del progetto di legge in Parlamento e da quel momento i semafori assumevano la denominazione di *"Uffici semaforici o Posti semaforici"* con chiare regole di operatività e dotazione organica di personale.

Prima di morire, nel 1870, l'Ispettore Generale Comm. Pellegrino introduceva nell'apparato semaforico un'importante innovazione: l'albero dei segnali da fisso diveniva girevole. Il congegno, da tempo atteso, per quanto potesse apparire semplice, risultò assai difficile da mettere in pratica, tant'è che fu premiato all'Esposizione Marittima a Napoli in quello stesso anno, e successivamente a quelle di Parigi e di Vienna.

Nella loro pienezza giuridica e funzionale i Posti Semaforici, che da quel momento in poi si chiameranno Uffici Semaforici, vennero rinnovati

anche nelle strutture portanti. I fabbricati infatti erano ancora, in massima parte, quelli realizzati all'istituzione del servizio, cioè angusti, cadenti e privi di ogni comodità. Furono perciò ristrutturati e, ove ciò non fu possibile, ne vennero costruiti di nuovi.

I materiali dei congegni semaforici erano di legno e quindi, fragili e di rapido deperimento. Furono rifatti in ferro e la relativa spesa fu prevista con apposito stanziamento nel bilancio del 1872.

Con *Bollettino Ufficiale* del medesimo anno venne disposta la distribuzione agli Uffici semaforici di tutte le pubblicazioni di servizio e la contestuale distruzione di quelle "di antica data e fuori d'uso che servono solo ad ingombrare gli scaffali e possono ingenerare confusione". La spesa per l'attivazione di nuovi uffici non era sostenibile, tanto che il Direttore Generale dei Telegrafi, D'Amico, chiese il concorso delle Camere di Commercio, delle Province e dei Comuni poiché, a suo dire (ed era in effetti la verità), "il servizio giova pure al pubblico". Ma il tentativo non diede alcun frutto.

Ciononostante continuava senza soste lo sforzo organizzativo per giungere alla piena operatività dei Posti semaforici. Venne fornita loro la nuova *Guida-indice* quale strumento di ausilio per un corretto svolgimento del servizio e, poco dopo, venne completata la fornitura degli stampati. Essendo questa lista assai lunga, se ne omette la elencazione. Fra i materiali inviati contestualmen-

te non risultano bolli o timbri anche se, verosimilmente, dovevano essere dotati.

La Direzione Generale, a seguito dell'approvazione del Regio Decreto 11 aprile 1875, n. 2442, relativo al "Regolamento per il servizio interno dell'Amministrazione dei Telegrafi" in sostituzione di quello del 4 marzo 1866, n. 2820, informava che per gli aspiranti impiegati telegrafisti era richiesta fra l'altro un'approfondita conoscenza dei seguenti argomenti: "cenni storici sulla telegrafia dai tempi antichi ad oggi - vari sistemi di telegrafia, ottica, navale, semaforica, notturna - eliografo e meteorologia le cui osservazioni si fanno dai posti semaforici". Si tentava insomma il salto di qualità che, in effetti, avvenne per ciò che ineriva alla qualità del servizio ma non alla sua estensione.

Vi furono accese polemiche nelle sedi parlamentari a causa della mancata attuazione di nuovi posti semaforici visto che, alla fine del 1874, la Francia ne contava 135 mentre in Italia il loro numero era da anni costante, in tutto solo 33. E questo malgrado fosse stata approvata la legge 18 dicembre 1879, n. 5188 che modificava quella del 25 giugno 1865, n. 2359 (accennata in precedenza) in materia di espropriazioni per pubblica utilità, che rendeva più agevole la costruzione di nuovi uffici laddove vi fossero vincoli di qualsiasi genere.

L'inerzia del Ministero dei Lavori Pubblici parve venire meno allorché, in sede di discussione dello stato di prima previsione della spesa per l'an-

NUMERO DEI POSTI SEMAFORICI ATTIVI IN ITALIA DAL 1865 AL 1976

Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori
1865	8 ¹	1881	31	1902 - 03	89	1919	53
1866	34	1882	31	1903 - 04	62	1920	53
1867	33	1883	31	1904 - 05	62	1921	53
1868	34	1884	30	1905 - 06	62	1922	53
1869	33	1885	30	1906 - 07	59	1923	53
1870	30	1886	32	1907 - 08	59	1924	53
1871	31	1887	33	1908 - 09	59	1925	53
1872	32	1888	40	1909 - 10	58	1926	53
1873	32	1889	51	1910 - 11	58	1927	53
1874	33	1890 - 91	65	1911 - 12	54	1928	53
1875	33	1891 - 92	62	1912 - 13	53	1929	60
1876	33	1893 - 94	58	1913 - 14	53	Dal 1950 al 1961 i dati non sono disponibili	
1877	33	1895 - 96	64	1914 - 15	53		
1878	33	1897 - 98	55	1916	53	1962	14
1879	33	1899-900	89	1917	53	Dal 1965 al 1976 i dati non sono disponibili	
1880	31	1900 - 01	89	1918	53		

¹ Semafori già funzionanti nel Regno delle Due Sicilie: 5 nel Compartimento di Napoli e 3 in quello di Palermo.

Nell'elenco non sono compresi i posti semaforici funzionanti nei possedimenti italiani dell'Egeo o in altri siti. L'Ufficio Storico della Marina Militare, appositamente interpellato non ha fornito finora alcuna risposta.

no 1879, venne inserito — per memoria — un articolo che prevedeva l'impianto di tre posti semaforici finalizzati a congiungere l'isola di Lipari con la Sicilia, mediante l'isola di Vulcano. Non se ne fece però nulla e la memoria venne ripetuta nel 1880, purtroppo con uguale esito.

La mancata realizzazione dell'opera urtò però la sensibilità del Ministro della Marina, Senatore F. Acton, il quale nel corso di una inchiesta parlamentare sulla Marina Mercantile, negli anni 1881 e 1882, pronunciò un risentito quanto energico atto di accusa nei confronti del Ministro dei Lavori Pubblici, Baccarini, e della Direzione Generale dei Telegrafi.

La lunga reprimenda, tutta incentrata sull'utilità dei semafori, terminò con questa frase: "i posti semaforici non dovrebbero lasciare alcun punto della costa senza sorveglianza. Per questi e per altri motivi il servizio semaforico dovrebbe dipendere dalla Marina e non dalla Direzione Generale dei Telegrafi".

La strigliata sortì qualche effetto, anche se non duraturo. Infatti, nella "Situazione del Tesoro al 31 dicembre 1882" apparve un fondo di lire 79.303, 87 destinato a provvedere al collegamento del posto semaforico di Favignana con quello di San Teodoro mediante un cordone sottomarino, i cui la-

vori erano già in corso, e all'impianto di un posto semaforico a Capo Spartivento in sostituzione di quello di Capo Telanda, nel frattempo sospeso. Quest'ultimo intervento non pareva prossimo dato che la relativa perizia, preparata dall'Ufficio del Genio Civile, si trovava ancora presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il relativo parere di fattibilità.

Il Senatore Acton aveva visto giusto!

La Camera dei Deputati, nella sessione delle discussioni del 1886-87 (1ª della XVI legislatura), recava all'ordine del giorno il seguente disegno di legge: "Discussione del disegno di legge per il passaggio del servizio semaforico dal Ministero dei Lavori Pubblici a quello della Marina". La tornata era quella del 26 giugno 1887 sotto la guida del Presidente Biancheri.

Dopo che il Segretario De Seta ebbe letto gli articoli che componevano il disegno di legge, il Presidente invitò l'on. Brin, Ministro della Marina, a illustrarlo. Dopo una limitata discussione, i 10 articoli che componevano la legge vennero approvati all'unanimità.

Il 6 luglio 1887, la Camera dei Senatori, presieduta dall'on.le Durando, prese in esame la legge che venne approvata con 86 voti favorevoli e 6 contrari (i votanti erano 93). Data la sua importanza al nostro assunto, si riporta il testo integrale di questa Legge 14 luglio 1887 n. 4773 concernente il passaggio del servizio semaforico dalla dipendenza del ministero dei lavori pubblici a quello della marina, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno n. 178 del 1º agosto 1887.

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato; Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1 – Il servizio semaforico lungo le coste del Regno passa integralmente, col personale addettovi e col materiale semaforico ed elettrico che lo compone, dalla dipendenza del ministero dei lavori pubblici a quella del ministero della marina.

Art. 2 – Gli impiegati semaforici passeranno alla dipendenza del ministero della marina, conservando l'attuale loro qualità e gli attuali loro diritti e competenze.

Art. 3 – Per lo sviluppo e per il nuovo ordinamento del servizio semaforico il ministero della marina provvederà con personale militare suo proprio. A tale riguardo sarà presentato, a cura del ministro della marina, apposito organico in occasione dello stato di previsione per l'esercizio 1888-89, quale organico non potrà essere variato che colla legge del bilancio.

Art. 4 – In tempo di guerra il servizio semaforico vale per gli impiegati civili che vi si trovano addetti quale servizio militare.

STANZIAMENTI PER L'ATTIVAZIONE E IL FUNZIONAMENTO DEI POSTI SEMAFORICI

	Spese fisse ¹	Spese variabili ²
1865-67	—	—
1868	92.532,00	—
1869	92.116,00	—
1870	135.000,00	—
1871	134.785,00	—
1872	169.605,00	—
1873	175.000,00	—
1874	175.000,00	—
1875	—	—
1876	180.910,83	15.000,00
1877	102.535,00	91.465,00
1878	105.735,01	81.310,61
1879	105.600,00	73.965,00
1880	115.200,00	76.900,00
1881	114.865,00	71.900,00
1882	114.865,00	79.303,87
1883	120.865,00	63.000,00
1884-85	126.000,00	63.000,00
1886-87	141.255,00	69.000,00
1888	—	—
1889-90	28.000,00	—

¹ Personale, spese d'ufficio e pigioni.

² Materiale, indennità personali varie e spese eventuali.

ELENCO GENERALE DEI POSTI SEMAFORICI ATTIVATI DAL 1865 AL 1976

	<i>Posto Semaforico</i>	<i>sito nel comune di</i>	<i>Provincia</i>
1	Abbatoggia	Maddalena	Sassari
2	Ancona	Ancona	Ancona
3	Asinara	Sassari	Sassari
4	Bari	Bari	Bari
5	Batteria Punta Vagno	Genova	Genova
6	Belvedere di Siracusa	Siracusa	Siracusa
7	Brindisi (Forte a mare)	Brindisi	Brindisi
8	Cala Coticcio	Maddalena	Sassari
9	Cala Portese	Maddalena	Sassari
10	Cala Reale	Porto Torres	Sassari
11	Campo delle Serre Alto	Marciana Marina	Livorno
12	Campo delle Serre Basso	Marciana Marina	Livorno
13	Capo Bellavista	Tortolì	Cagliari
14	Capo Caccia	Alghero	Sassari
15	Capo Carbonara	Villasimius	Cagliari
16	Capo Colonne	Cotrone	Catanzaro
17	Capo Comino	Siniscola	Sassari
18	Capo d'Anzio	Anzio	Roma
19	Capo d'Armi	Motta San Giovanni	Reggio Calabria
20	Capo Ferro	Tempio Pausania	Sassari
21	Capo Figari	Tempio Pausania	Sassari
22	Capo Gallo	Palermo	Palermo
23	Capo Mele	Laigueglia	Genova
24	Capo Noli	Noli	Genova
25	Capo Pagliuzzo	Salerno	Salerno
26	Capo Palinuro	Centola	Salerno
27	Capo Pula	Pula	Cagliari
28	Capo San Marco	Cabras	Cagliari
29	Capo Sant'Elia	Cagliari	Cagliari
30	Capo San Vito	Taranto	Lecce
31	Capo Spartivento	Palizzi	Reggio Calabria
32	Capo Spartivento	Domus de Maria	Cagliari
33	Capo Sperone	Sant'Antioco	Cagliari
34	Capo Spulico	Roseto Capo Spulico	Cosenza
35	Capo Telanda ¹	—	—
36	Capo Testa	Santa Teresa Gallura	Sassari
37	Capraia	Livorno	Livorno
38	Capri	Napoli	Napoli
39	Castello di Taranto (Punta Rondinella)	Taranto	Lecce
40	Cerfignano	Minervino di Lecce	Lecce
41	Colle Paradiso	Rimini	Forlì
42	Colonnella	Teramo	Teramo
43	Cozzo Spadaro	Pachino	Siracusa
44	Favignana ²	Trapani	Trapani
45	Fiumi Uniti	—	—
46	Forio d'Ischia	Pozzuoli	Napoli
47	Forte Spuria	Messina	Messina
48	Forte Cupo	Tolfa	Roma
49	Genova	Genova	Genova
50	Gorgona (Isola)	Livorno	Livorno

¹ Sospeso nel 1882.

² Venne collegata alla Sicilia nel 1885.

51	Guardia del Turco	Maddalena	Sassari
52	Guardia Maiori	Maddalena	Sassari
53	Guardia Vecchia	Maddalena	Sassari
54	Isola del Giglio	Grosseto	Grosseto
55	Licata	Girgenti	Girgenti
56	Madonna degli Angeli	Savona	Genova
57	Marittimo	Trapani	Trapani
58	Massalubrense	Napoli	Napoli
59	Mesco	Monterosso al Mare	Genova
60	Montaccio	Livorno	Livorno
61	Monte Argentario ³	Orbetello	Grosseto
62	Monte Calamita	Portolongone	Livorno
63	Monte Cappuccini	Ancona	Ancona
64	Monte Castellana	Portovenere	Genova
65	Monte Circeo	San Felice Circeo	Roma
66	Monte Conero	Sirolo	Ancona
67	Monte Cristo (Isola)	Portoferraio	Livorno
68	Montegrosso	Rio nell'Elba	Livorno
69	Monte Itala	Itala	Messina
70	Monte Marcello	Ameglia	Genova
71	Monte Moru	Tempio Pausania	Sassari
72	Monte Pellegrino	Palermo	Palermo
73	Monte San Giuliano ⁴	Trapani	Trapani
74	Monte Saraceno	Monte Sant'Angelo	Foggia
75	Palascia ⁵	Otranto	Lecce
76	Palmaria (Isola)	Portovenere	Genova
77	Pantelleria	Trapani	Trapani
78	Pedaso	Ascoli Piceno	Ascoli Piceno
79	Piave	Cavazuccherina	Venezia
80	Pontiglione	Maddalena	Sassari
81	Porto Corsini	Ravenna	Ravenna
82	Piombino	Volterra	Pisa
83	Po di Primaro	Ravenna	Ravenna
84	Ponza	Gaeta	Caserta
85	Portofino	Chiavari	Genova
86	Procida	Pozzuoli	Napoli
87	Punta Alice	Cirò	Catanzaro
88	Punta Battistone	Tempio Pausania	Sassari
89	Punta Bianca	Ameglia	Genova
90	Punta del Trattoio	Capraia	Genova
91	Punta Falcone	Santa Teresa Gallura	Sassari
92	Punta Galera	Maddalena	Sassari
93	Punta Maestra	Contarina	Rovigo
94	Punta Manara	Sestri Levante	Genova
95	Punta Montenegro	Riomaggiore	Genova
96	Punta Mortola	Ventimiglia	Porto Maurizio
97	Punta Rondinella	Taranto	Lecce
98	Punta Sardegna Alta	Tempio Pausania	Sassari
99	Punta Sardegna Bassa	Tempio Pausania	Sassari
100	Razzoli (Isola)	Maddalena	Sassar
101	Ronconali	Monte Argentario	Grosseto
102	Salina (Isola)	Messina	Messina
103	San Antioco	Cagliari	Cagliari

³ Aperto nel 1883.⁴ Aperto nel 1905.⁵ Aperto il 10 agosto 1874 al posto di quello di San Nicola di Casole.

104	San Benigno	Genova	Genova
105	San Cataldo	Lecce	Lecce
106	San Crispieri	Foggiano	Lecce
107	San Felice	Chioggia	Venezia
108	San Nicola di Casole ⁶	Lecce	Lecce
109	San Nicolò di Lido	Venezia	Venezia
110	San Nicolò di Tremiti	Chieti	Foggia
111	San Pietro (Isola)	Carloforte	Cagliari
112	San Teodoro	Trapani	Trapani
113	Santa Croce	Ameglia	Genova
114	Santa Maria di Leuca	Castrignano del Capo	Lecce
115	Stromboli	Messina	Messina
116	Talamonaccio	Orbetello	Grosseto
117	Taormina	Taormina	Messina
118	Teialone	Maddalena	Sassari
119	Testiccioli	Maddalena	Sassari
120	Tino (Isola)	Portovenere	Genova
121	Torre Chiaruccia ⁷	Tolfa	Roma
122	Torre dell'Ovo	Maruggio	Lecce
123	Torre Mileto	S. Nicandro Garganico	Foggia
124	Torre Orlando	Gaeta	Caserta
125	Torre Piloti	Venezia	Venezia
126	Torre Populonia	Piombino	Pisa
127	Torre San Giorgio	Capraia	Genova
128	Torre Troia	Castiglione della Pescaia	Grosseto
129	Ustica	Palermo	Palermo
130	Ventotene	Pozzuoli	Napoli
131	Viesti	Foggia	Foggia

Posti semaforici presenziati da un solo agente addetto esclusivamente alla vigilanza della linea

132	Bracco	Moneglia	Genova
133	Casa Rossa	—	—
134	Chiusi	Chiusi	Siena

Stazioni di sola segnalazione semaforica

135	Porto Lignano	Lignano	Udine
136	Punta Penna	Vasto	Chieti

⁶ Chiuso il 10 agosto 1873.

⁷ Aperto l'11 maggio 1874.

Art. 5 – Le linee telegrafiche aeree e subaquee (*sic*) che collegano gli attuali posti semaforici alla rete telegrafica del Regno sono escluse dal passaggio anzidetto e continuano ad essere mantenute e sorvegliate a cura dell'amministrazione dei telegrafi.

Art. 6 – A cura della medesima amministrazione dei telegrafi saranno costruite, sorvegliate e mantenute le altre linee di carattere permanente, tanto aeree quanto subaquee (*sic*), necessarie a completare il collegamento dei posti semaforici esistenti e dei nuovi da istituirsi, colla rete telegrafica del Regno.

Art. 7 – Un apposito fondo stanziato nel bilancio dei lavori pubblici provvederà alla spesa occorrente per la costruzione, la manutenzione e la sorveglianza delle linee tutte che servono a collegare i posti semaforici alla rete telegrafica del Regno, salvo quelle linee per le quali occorra una spesa tale che richieda un'apposita legge.

Art. 8 – Le somme che nell'atto del passaggio del servizio semaforico dall'uno all'altro ministero, non risulteranno spese fra quelle stanziate nel bilancio del ministero dei lavori pubblici per il servizio semaforico, saranno trasportate e ripartite in nuovi capitoli aggiunti al bilancio del ministero della marina.

Art. 9 – Per lo scambio dei telegrammi tra gli uffici elettrici ed i posti semaforici e tra questi ed i bastimenti mercantili, non che per il conteggio delle tasse relative, e per quanto occorresse a regolare le relazioni di servizio fra le due amministrazioni, saranno compilate apposite istruzioni, previi concerti da prendersi tra il ministero della marina e la direzione dei telegrafi.

Art. 10 – La esecuzione della presente legge avrà effetto entro due mesi dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e



Alcuni Posti Semaforici sono ancora riportati su carte geografiche di metà Novecento, come su questa tratta da una guida del 1940 del Touring Club (allora ribattezzato Consociazione Turistica Italiana)

dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 14 luglio 1887.

UMBERTO

Luogo del Sigillo, V. Il Guardasigilli, G. ZANARDELLI.

B. BRIN

G. SARACCO

Le norme relative al passaggio di gestione fra le due Amministrazioni, comprese quelle inerenti al materiale ed al personale, vennero sancite di comune accordo mediante un protocollo di 23 articoli sottoscritto in Roma il 1° settembre 1887.

Ulteriori aggiustamenti vi intervennero in corso d'opera:

1. I posti semaforici con personale militare sono considerati, per quanto riguarda gli incassi, come succursali dell'Ufficio Telegrafico del rispettivo capoluogo di provincia, presso il quale spediscono gli incassi stessi.

2. Le pubblicazioni di servizio sono spedite dal Ministero dei Lavori Pubblici a quello della Marina, il quale ne cura la distribuzione ai semafori.

3. Adeguamento del servizio notturno.

Appena entrata in vigore la legge n. 4773, la Sicilia — dove erano rimaste senza efficacia le due precedenti leggi in materia di esproprio per pubblica utilità — se ne fece approvare una specifica di soli due articoli, sufficienti a mettere in moto il meccanismo che consentisse in seguito l'attivazione dei posti semaforici occorrenti. Questi gli estremi del "Regio Decreto 29 ottobre 1888, n. 5821, che dichiara di pubblica utilità le opere per l'impianto sulle coste della Sicilia di Stazioni Semaforiche".

Il 10 marzo 1889 venne istituito il Ministero delle Poste e dei Telegrafi. L'on.le Lacava, chiamato a reggere quel Dicastero, non perse tempo e a far data 14 giugno di quello stesso anno, in concomitanza della discussione al Senato del Regno dello stato di prima previsione della spesa per

l'esercizio 1889-90, si fece approvare uno stanziamento di lire 28.000, giusta il disposto dell'art. 6 della legge 14 luglio 1887, n. 4773, per la costruzione di linee occorrenti per collegare alla rete telegrafica nazionale 14 nuovi posti semaforici da impiantarsi, a cura del Ministero della Marina, rispettivamente, in Sardegna, in Sicilia, nell'arcipelago toscano e sull'Adriatico.

La legislazione descritta accompagnò lo svolgersi del servizio semaforico fino alla sua scomparsa, ad eccezione di qualche trascurabile novità introdotta in occasione della scoperta radiotelegrafica che comunque non ne mutò la sostanza.

I servizi dei posti semaforici

Come tutti gli altri Uffici Telegrafici, anche i Posti semaforici eseguivano dei servizi, anche se di tipo del tutto particolare, a cominciare dagli stessi nomi, talvolta inconsueti.

Il principale era ovviamente quello dei **Telegrammi Semaforici**, termine che indicava i messaggi scambiati con un bastimento in navigazione o da questo inviato all'indirizzo di un privato per mezzo di posti semaforici situati sul litorale di uno qualunque degli Stati facenti parte dell'Unione Telegrafica.

I messaggi dovevano essere compilati o nella lingua del Paese in cui si trovava l'impianto semaforico incaricato di trasmetterli, o in segnali del Codice Commerciale Universale. In quest'ultimo caso erano considerati come telegrammi cifrati.

Quando erano destinati a bastimenti in navigazione l'indirizzo doveva comprendere, oltre alle indicazioni ordinarie, il nome o il numero ufficiale del natante destinatario e la sua nazionalità.

I telegrammi della specie dovevano portare in preambolo, ovvero all'inizio della comunicazione, l'indicazione tassata SEM.

Il secondo servizio, del tutto esclusivo, era quello dei **telegrammi meteorologici**, i quali dovevano necessariamente essere trasmessi dai posti semaforici, trattandosi di segnalazioni e avvisi ai naviganti (Regolamento approvato con R.D. 22 maggio 1870, n. 5686).

I posti semaforici, quando perveniva loro la richiesta dai bastimenti in mare, provvedevano a segnalare osservazioni o previsioni meteorologiche desunte dalla parte finale del telegramma meteorologico giornaliero comunicato dall'Ufficio Centrale di Meteorologia e (attualissimo) di Ecologia Agraria.

Godevano di una tariffa speciale e dovevano portare l'indicazione OBS in preambolo.

Il terzo e del tutto caratteristico servizio era

quello dei **telegrammi di scoperta**, che senza alcuna spiegazione può lasciare perplessi.

Solo un breve accenno al termine *scoperta* che, come si può immaginare, è di derivazione alquanto antica. Infatti, tutti i dizionari consultati, a partire da quelli editi nel 1800 (il Fanfani e Arlia del 1877, il Sergent del 1882, il Longhi e Menini del 1886, il Ghisi del 1888) e fino ai più recenti, sono concordi nel rimandare tale sostantivo femminile a quello di *"scoperta"*. Inserito nella nostra trattazione assume un significato più ampio quale riconoscere una nave, avvistare una nave, e così via.

Conferma questa ipotesi il *Riepilogo Postelegrafonico* del 1938 (da qualche decennio sostitutivo dell'*Indicatore Postale*, della *Guida-indice e Amministrativa* e del *Dizionario Geografico*) il quale segnalando le nuove tariffe, così si esprimeva: *"Telegrammi Semaforici o di scoperta"*.

Questo particolare tipo di comunicazione era regolata, dal 1865, dalle norme che di seguito si riassumono:

Chi ha interesse di ricevere avviso telegrafico del prossimo arrivo di un bastimento, può farne direttamente domanda al semaforo od ai semafori da cui desidera che l'avviso sia trasmesso.

Chi ha interesse di essere avvertito per telegrafo del passaggio davanti a uno o più semafori di navi facenti viaggi periodici, può inoltrarne domanda al comando od ai comandi in capo dei dipartimenti competenti.

Nelle domande dovrà essere indicata la nazionalità, la specie, il distintivo della nave, e, quando ne sia il caso, il distintivo della Società cui appartiene, oltre le maggiori indicazioni particolari che possono facilitarne il riconoscimento.

Il posto semaforico che fa la scoperta richiesta ne dà notizia all'interessato mediante un breve telegramma, la cui tassa deve pagarsi dal destinatario all'atto del ricevimento.



Il bollo a date (illeggibili), un timbro lineare e il contrassegno di franchigia del Semaforo dell'Asinara, in Sardegna, su una busta di fortuna ottenuta riciclando un modulo relativo all'avvistamento (o *scoperta*) di navigli, risalente al 1948 e dal contenuto evidentemente d'argomento meteorologico (coll. De Zanche)

La tassa del telegramma di scoperta è quella di un telegramma interno di egual numero di parole, ordinario od urgente, se l'urgenza fu domandata dall'interessato.

Dal 1896 le suddette istruzioni, a parte poche modifiche intervenute nel corso del tempo, furono sanzionate dagli articoli che vanno dal 602 al 609 della *Guida amministrativa per il servizio dei telegrammi*, parte I, relativi proprio al servizio di scoperta sopra indicato.

Dal 16 aprile 1905, con circolare n. 1694/XII-8, le norme subirono una radicale riforma, riguardante per lo più l'aspetto tecnico, in linea con l'avanzamento tecnologico. Si trattava di 9 articoli che colsero impreparati i posti semaforici, tanto che si decise di posticiparne l'entrata in vigore al 1° giugno 1905. Il 1° marzo 1912, il servizio di scoperta periodica dei posti semaforici italiani venne esteso anche alle navi estere.

Erano sette gli articoli che disciplinavano la materia che, nel caso specifico, interessava in modo particolare l'Ufficio di Stato Maggiore del Ministero della Marina, al quale chi desiderava che gli fosse reso il servizio doveva inoltrare domanda, corredata dei nomi dei posti semaforici italiani che dovevano prestarlo (circolare n. 616745-XXII-A del marzo 1913).

Dal 1938, come accennato, il termine "scoperta" lasciò il posto a quello meno vetusto di "scoperta".

Tariffe dei telegrammi semaforici

Com'è noto, la telegrafia primordiale serviva esclusivamente per l'interesse degli Stati ed era impiegata per la sorveglianza delle coste e per fatti d'arme. Con la legge promulgata il 5 maggio 1869, il servizio semaforico divenne una stabile istituzione che doveva servire non solo i Governi e la navigazione ma anche i privati, con particolare riferimento a quelli che risiedevano nelle immediate vicinanze dei posti semaforici. L'introito delle tasse su tali telegrammi affluivano per intero nelle casse della Direzione Generale dei Telegrafi, e questo fino al 1887, data di passaggio del servizio al Ministero della Marina. Da quel momento le tariffe divennero differenziate, nel senso che lo Stato percepiva unicamente il corrispettivo relativo al traffico effettuato sul percorso delle linee elettriche su terraferma. La tassa fra terra e nave e fra nave e terra era di competenza della Marina.

Ecco, di seguito, alcuni esempi di tassazione:

1891	Dispaccio semaforico (15 parole)	lire 2
	ogni parola in più	lire 0,05
1894	Tassa fino a 15 parole:	lire 1
	ad essa si aggiungeva quella di percorrenza, quando ne era il caso;	
1896	<i>idem</i>	

1906	<i>idem</i>	
1976	oltre la tassa per il percorso telegrafico, soprattassa per la trasmissione semaforica con un minimo di 16 parole	lire 240
	per ogni parola in più	lire 15

Il pagamento delle tasse doveva essere effettuato dal mittente quando il telegramma era diretto a un bastimento, e dal destinatario quando proveniva da un bastimento. Il telegrammi semaforici di Stato venivano tassati solo per il percorso sulle linee elettriche. I Capi-posto degli Uffici semaforici erano autorizzati a spedire quest'ultimo tipo di messaggi.

Le peculiarità e l'importanza dei telegrammi semaforici furono confermate alla *Convention Télégraphique Internationale* di Bruxelles, tenutasi nel 1928 sotto l'egida dell'UPU. La successiva Convenzione Internazionale delle Telecomunicazioni di Madrid, del 1932, e quella di revisione del Cairo del 1938, sanzionarono un nuovo Regolamento per adeguarlo ai tempi nuovi. Riporto alcune fra le innovazioni più importanti:

Non sono ammessi come telegrammi semaforici:

- a) i telegrammi con risposta pagata, eccezione fatta per i telegrammi diretti alle navi in mare;
- b) i vaglia telegrafici;
- c) i telegrammi con collazionamento;
- d) i telegrammi con avviso di ricevimento telegrafico o postale, fatta eccezione per i telegrammi a destinazione delle navi in mare e sul percorso delle vie di comunicazione della rete telegrafica;
- e) i telegrammi da far proseguire;
- f) gli avvisi di servizio tassati, tranne per quanto riguarda il percorso sulle vie di comunicazione della rete telegrafica;
- g) i telegrammi urgenti, tranne per quanto riguarda il percorso sulle vie di comunicazione della rete telegrafica;
- h) i telegrammi da recapitare per espresso o per posta;
- i) i telegrammi differiti;
- j) le lettere-telegrammi;
- k) i telegrammi di auguri;
- l) i telegrammi di stampa.

Concludendo

Per quanto la radiotelegrafia abbia fatto scemmare d'importanza il servizio semaforico, la sua efficacia, in ordine alla sicurezza del naviglio costiero e dei natanti in pace e in guerra, è stato notoriamente rilevante. Basti pensare alle tante insidie sventate dei sommergibili in armi durante la Grande Guerra per averne un'idea precisa.



Se la radiotelegrafia ha tolto ai semafori molti dei compiti propri, altri in seguito se ne sono aggiunti: la vigilanza sulla pesca e sul contrabbando, le osservazioni aereo-meteorologiche, quelle sui fenomeni sismici e da ultimo la sorveglianza degli aerei in volo. Di più si sarebbe potuto dire sull'argomento se l'Archivio Storico della Marina Militare, nonostante specifiche istanze, fosse intervenuto in ausilio. Peccato! Sarebbe stato interessante reperire notizie sui posti semaforici sparsi nel Mar Egeo, di cui ci sono pervenuti oggetti di corrispondenza con il francobollo annullato da bolli in dotazione a tali semafori.

Si può quindi affermare che, essendo Uffici telegrafici a tutti gli effetti, così come per le pubblicazioni e gli stampati di servizio essi erano forniti anche di bolli. Impronte che assumono un rilevante risvolto non solo collezionistico ma anche storico. Perché, malgrado un breve comunicato della Direzione Centrale dei Servizi Telegrafici — purtroppo andato smarrito — ne avesse decretato la soppressione intorno al 1980, i posti semaforici rimangono testimoni e protagonisti di un preciso momento storico nel processo evolutivo dei popoli.

Luigi Ruggero Cataldi

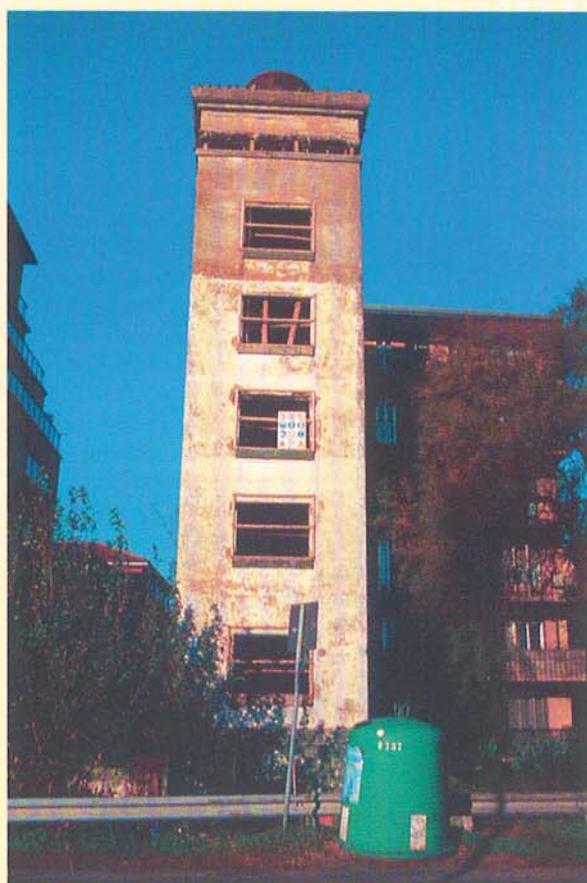
Ecco la Torre Piloti

Nel n. 9 di *Storie di posta* un richiamo sui semafori si chiedeva come fossero fatti. Poiché per un fortunato caso ne conosco uno dei pochi ancora in piedi, raccolgo prontamente l'invito.

Come avevo scritto nel mio volume *Umberto una serie coi baffi*, Poste Italiane, Roma 1997, *"I semafori erano edifici a torre, dipinti a scacchi bianchi e neri, posti in luoghi ben visibili dal mare, eretti per la sorveglianza del mare e delle coste, osservazioni meteorologiche e corrispondenza navi-terra con "telegrammi" trasmessi con segnalazioni ottiche. I posti semaforici erano collegati con le linee elettrotelegrafiche, in modo da realizzare il collegamento tra la nave e un qualsiasi ufficio telegrafico o viceversa."*

Un semaforo si trovava anche al Lido di Venezia. Il Lido è una sottile e diritta striscia di terra, lunga una ventina di chilometri e larga mediamente 300 metri, che separa la laguna di Venezia dal mare Adriatico; ai suoi lati due bocche da porto, da cui le navi entrano in laguna. Il semaforo al Lido si trovava naturalmente sul lato fronte mare, a metà strada tra il piccolo (all'epoca) centro di Santa Maria Elisabetta (ora il centro dell'isola ed il luogo ove attraccano i vaporetta da Venezia) e Malamocco, ora piccolo paese ma allora il borgo più importante e sede comunale dell'isola. Più precisamente, di fronte alla sabbia della spiaggia, immediatamente prima che inizino i "murazzi", la grandiosa opera di rinforzo della riva costruita con enormi blocchi di pietra d'Istria già dalla Serenissima. La zona è ora completamente urbanizzata, ma all'epoca era colma solo di campi ed orti.

Era una costruzione a torre, alta una ventina di metri, con quattro stanze sovrapposte, con l'ufficio e probabilmente l'alloggio di servizio dell'addetto. Cessata la funzione di semaforo, l'edificio perse la dipintura a scacchi bianchi e neri, così come l'attrezzatura per le segnalazioni, ma conti-



nuò ad essere frequentato come casa d'abitazione. Abbandonato anche in questa veste, deperì rapidamente ma rimase in piedi, ed è sopravvissuto sino ad oggi. In questo momento sono in corso blandi lavori di restauro, forse per rifarne una casa abitabile. Circondato dalle palazzine moderne ed inglobato nella nuova struttura urbana, ve lo posso presentare in fotografia, retaggio di un sistema di comunicazione veramente d'altri tempi.

Un'ultima annotazione: non si vede nella foto, ma venti metri a destra abito io.

Bruno Crevato-Selvaggi