

L'introduzione del servizio postale cantonale

L'atto di nascita ufficiale dell'odierno servizio postale svizzero è rappresentato dal «Decreto dell'Assemblea Federale sulla Regia delle poste amministrata dalla Confederazione» (del 24 novembre 1848), traduzione operativa della volontà politica espressa dall'art. 33 della Costituzione Federale dello stesso anno, che recitava «L'amministrazione postale su tutto il territorio della Confederazione viene assunta dalla Confederazione istessa, dietro le seguenti prescrizioni... omissis...» (seguiva il particolareggiato elenco dei modi, delle garanzie e degli indennizzi).

L'impianto effettivo del servizio si avrà l'anno seguente, con l'emanazione delle indispensabili leggi di applicazione (quella «sull'organizzazione dell'amministrazione delle poste» e le due «sulla Regia postale» e «sulle tasse postali») e con la nomina dei funzionari dirigenti.

Possono dunque risultare di qualche interesse alcune notizie, sia pure sommarie, sulla situazione preesistente, per quel che riguarda il Ticino. La presente cartella ne rappresenta la collocazione più logica, poichè il periodo ivi esaminato corrisponde in pratica all'unico momento in cui il nostro cantone esercitò una gestione diretta delle poste, che sarà poi integralmente riscattata, come detto, dalla corrispondente Regia federale, il 1. gennaio 1849.

Le nostre terre sono state percorse da regolari servizi di corrieri postali — sia pure soprattutto di transito — assai prima e con maggiore intensità di quanto lo potesse giustificare la scarsa importanza economica del paese. Il fenomeno è spiegato dalla maggiore celerità che l'utilizzazione del valico del S. Gottardo (e delle sue appendici lacuali) permetteva, rispetto a quella, più antica e meno disagiata o pericolosa, per es. del Sempione e dello Spluga.

Preminenza che si consolida però solo nell'ultimo mezzo millennio; poichè il S. Gottardo è passo «giovane» ed il volume del traffico che lo ha attraversato è cresciuto solo in proporzione alla graduale attenuazione — con accorgimenti tecnici — delle difficoltà conseguenti alle strozzature orografiche delle valli di accesso: praticamente nullo prima del 1225 (quando la Schöllenen poté essere superata con una passerella sospesa), ancora assai difficile fino alla seconda metà del '500 (quando sulla Schöllenen viene costruito un ponte in pietra e lo Stalvedro, invece che faticosamente aggirato, viene attraversato con una mulattiera funzionale, benché pericolosa per cadute di pietre e di lastroni di neve e ghiaccio), chiaramente «concorrenziale» nel '700 (per le ulteriori migliorie a sud ed a nord e per l'ultimazione, nel 1708, della Buca d'Uri, su progetto di Pietro Morettini di Collinasca); in quel secolo si contano sul

passo, nei periodi di punta, fino a 400 cavalli da soma in un giorno.

Una evoluzione che spiega perchè, già nel '600, la privativa del traffico di lettere tra l'Altipiano e l'Italia attraverso il San Gottardo fosse oggetto di serrata contesa, con risvolti anche politico-confessionali, tra i bernesi Fischer di Reichenbach (i più grossi imprenditori postali della zona germanico-burgunda), i lucernesi Scherrer, la corporazione dei commercianti di Zurigo, il patriziato di Basilea; rivalità di interessi tra confederati, in cui parecchio interferirono anche la Repubblica veneta e gli spagnoli di Milano.

Lo stimolo della concorrenza ebbe l'effetto positivo di garantire un servizio di alta qualità per l'epoca: già nel '600 il corriere ordinario permetteva, salvo incidenti, il recapito di un messaggio da Zurigo a Milano in quattro giorni; ed alla bontà delle prestazioni (che si riscontrava anche nel resto della Confederazione ed in particolare sulla trasversale S. Gallo-Zurigo-Berna, sulla Ginevra-Sempione-Milano, sulla Losanna-Torino) venne a corrispondere nel '700 una sempre più alta redditività per le compagnie detentrici dei privilegi di privativa.

Questi cospicui benefici, insieme con la volontà di essere ideologicamente conseguenti, giustificano la sollecitudine con cui il Direttorio, il 31 agosto 1798, dichiara le poste «proprietà della Repubblica Elvetica una e indivisibile» e fa seguire, il successivo 15 novembre, una legge «sull'organizzazione delle poste», che stabilisce tariffe uniche per tutto il paese ed una direzione centralizzata.

Ma una struttura così delicata dal profilo tecnico ed amministrativo deve poter far capo ad addetti con grosso bagaglio di esperienza e non può essere creata solo con un atto di imperio, in aperto contrasto con i precedenti gestori; non meraviglia dunque che ben presto (già il 3 settembre 1800) il «Consiglio Esecutivo» dell'Elvetica viene autorizzato a sospendere la riforma delle poste.

E nemmeno può stupire che nel 1803, appena entrato in vigore l'Atto di Mediazione, la Dieta Federale stabilisca sì che «il Regale delle Poste, giusta il prescritto dell'Atto di Mediazione, non possa essere che cantonale», ma risolva pure, subito dopo, che, per evitare disguidi, «s'abbandonerà provvisoriamente ai cantoni di Berna, Basilea, Zurigo, Sciaffusa e San Gallo l'amministrazione della posta, tanto delle lettere che delle messaggerie»; l'unico limite al sostanziale ritorno alla gerenza semprivata del servizio è l'obbligo di introdurre «una tariffa di posta, se non in tutto, almeno approssimativamente uniforme per tutta l'Elvezia» e di esigere dagli impiegati il giuramento di segretezza; viene garantita in cambio la franchigia da ogni dazio e pedaggio per poste e messaggerie.

Il Ticino si trova dunque confrontato, fin dai suoi primi mesi di esistenza come stato, anche con questo problema; ed il Piccolo Consiglio si orienta subito verso una cessio-

ne della gestione delle poste ad altro cantone. Le ragioni sono: da un lato (come afferma esplicitamente il messaggio del 17 maggio 1804 al Gran Consiglio) la coscienza di essere «un nascente governo, mancante ancora delle necessarie cognizioni in questa parte» e gli «sfavorevoli rapporti», evidentemente interessati, dell'amministrazione pro-tempore; dall'altro le pressioni e le manovre (che si intuiscono tra le righe del citato messaggio e di quello, conclusivo, di dodici giorni dopo) degli emissari di Lucerna e di Zurigo, in serrata concorrenza tra loro. Ne uscì vincente Zurigo, rappresentato in loco dal direttore — fin dal 1793 — del proprio ufficio postale di Lugano, quel Pietro Rossi, che le drammatiche cronache luganesi degli anni dell'Elvetica indicano ripetutamente come ambiguo maneggiatore e probabile spia per conto dell'Austria, nonché mandante di violenze politiche; una referenza sufficiente, anche non volessimo credere alle proteste dei concorrenti lucernesi, a farci immaginare la durezza della prova per il nostro fragile governo; e ce lo conferma il Gran Consiglio che (avallando, il 30 maggio 1804, la Convenzione con la direzione generale delle poste «della città e cantone di Zurigo») ringrazia, con menzione onorevole a protocollo, i consiglieri Cagliani e Maggi «per il vantaggio che hanno procurato al Cantone», in altre parole per aver, con onestà e coraggio, resistito agli intrighi...

Le clausole della Convenzione del 1804, pur tutt'altro che brillanti per noi, erano infatti probabilmente il massimo cui potesse aspirare chi, come il Ticino, non aveva l'alternativa di gestirsi in proprio il fruttuoso servizio.

Zurigo riconosceva:

- l'impegno a mantenere le tariffe vigenti;
- la franchigia per le lettere dalla Svizzera destinate alle autorità del cantone;
- una indennità annua di 220 Luigi d'oro (ca. 3500.— fr. di allora), da pagarsi dalla direzione delle poste di Zurigo al Canton Ticino;
- il diritto del governo ticinese di nominare gli ufficiali dell'amministrazione, scelti entro una triplice lista proposta dalla direzione generale di Zurigo.

Il contratto venne a scadere nel 1809, anno in cui Lucerna ebbe la sua rivincita; il delegato lucernese Giuseppe Livo riuscì infatti a battere sul tempo quello zurighese, sempre il Rossi, con un'offerta di indennità leggermente migliore, che il Gran Consiglio (il 27 maggio 1809) accettò; col risultato che negli anni seguenti il Ticino si trovò con due servizi postali in concorrenza: quello ufficiale, lucernese, e quello che Zurigo continuava imperterrita a conservare in attesa di recuperare il terreno perduto. I due potenti finirono col trovare l'accordo a spese del debole; tanto che le convenzioni postali del 1815 e del 1821 furono sottoscritte da Zurigo e Lucerna unite.

I dispositivi rimanevano praticamente immutati rispetto al 1809, perpetuando un rapporto contrattuale gradualmente sempre più iniquo poichè, mentre l'indennità

riconosciuta al Ticino si manteneva inferiore ai 4000.— fr. annui, gli utili postali per Zurigo e Lucerna tendevano a moltiplicarsi.

Il volume del servizio postale attraverso il Ticino non aveva infatti risentito della diminuzione di incremento riscontrata, nei primi decenni dell'800, nel transito delle merci. Quest'ultimo subiva soprattutto il contraccolpo dell'esistenza di ben 13 punti daziari solo all'interno del nostro cantone, mentre il servizio postale ne era esente per disposizione federale; ed anche la rinnovata concorrenza del Sempione e dello Spluga (i cui accessi erano stati migliorati con un certo anticipo rispetto a quelli urano-ticinesi) era poco sensibile per il traffico postale, che — più agile — continuava a fruire del vantaggio del minor tempo di percorrenza.

Al maggior reddito della privativa a vantaggio di Zurigo e Lucerna si contrapponeva il vertiginoso aumento del debito pubblico ticinese, causato soprattutto dallo sforzo di quegli anni per dotare il paese di una rete stradale carrozzabile di base (la dorsale Chiasso-S. Gottardo; le trasversali per Ponte Tresa, per Magadino e per Locarno, cui segue il prolungamento fino a Ponte Brolla; il raccordo Ponte sulla Moesa — Lumino e le longitudinali in Blenio ed in Vallemaggia); costatazione amara, se si pensa che proprio il nostro sacrificio rappresentava la necessaria premessa dei crescenti utili che, senza offrire alcuna contropartita, Zurigo e Lucerna andavano traendo. Tanto più che i criteri di gestione degli amministratori confederati del servizio postale ticinese ignoravano quasi ogni preoccupazione di pubblica utilità; ci erano infatti riservati solo sei uffici (Airolo, Biasca, Bellinzona, Lugano, Mendrisio e Locarno) ed alcuni depositi, unicamente sulla linea principale.

L'imponenza del debito pubblico (vicino ai 5 milioni, verso il 1830, con un bilancio cantonale annuo di 1 milione) spiega i dispositivi iugulatori che il Ticino dovette accettare nel 1827, al momento dell'ultimo (per fortuna!) rinnovo della convenzione prima dell'introduzione della gestione cantonale delle poste.

In quell'anno il landamano Quadri si trova a dover fronteggiare le necessità di liquido (almeno mezzo milione) determinate dai lavori stradali, che la convenzione (del dicembre 1826) con Uri, Lucerna, Soletta e Basilea (per l'ultimazione di una «strada commerciale» da Basilea al confine con l'Italia) rende ormai indilazionabili.

La «Amministrazione postale della città e circondario di Zurigo» coglie l'occasione propizia ed offre al Ticino un prestito di 200'000 fr. al 4%, da rimborsarsi entro il 1847, in cambio della stipulazione di una convenzione postale valida fino alla estinzione del debito; i termini contrattuali ricalcano quelli precedenti, tranne una lieve diminuzione di tassa per le lettere provenienti dal Lombardo-Veneto; l'indennità netta annua versata al Ticino risulta, a conti fatti, diminuita a 3000.— fr.; pari cioè all'incirca ad un terzo dell'interesse passivo da

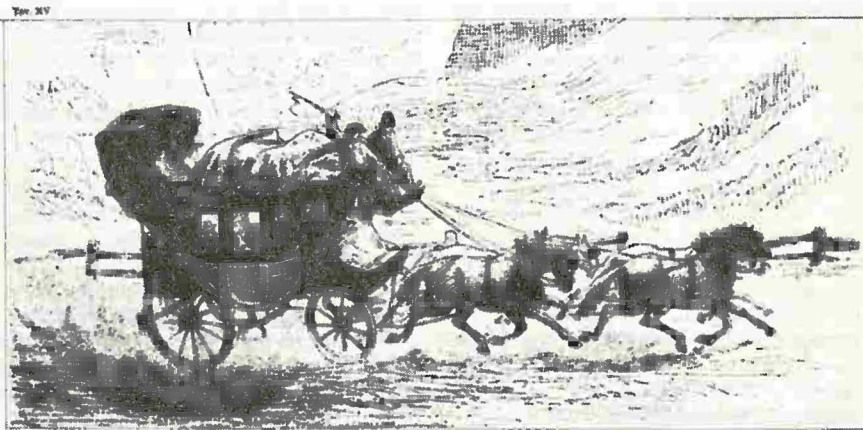
versare a Zurigo... Commenterà il Franscini (in *La Svizzera Italiana*) «Era il landamano G.B. Quadri che stipulava contratti di tal natura».

Quadri caldeggiava infatti l'approvazione della convenzione e del corrispondente contratto di prestito; il Gran Consiglio, acquiescente, il 12 dicembre 1828 li ratifica entrambi (insieme con l'accensione di un ulteriore debito di fr. 300'000.—, sempre per spese stradali, con la casa Echinger & Co. di Basilea), non senza aver «esternato la sua soddisfazione per l'operato in proposito dell'Ill.mo Sig. Landamano»; ma fors'anche con qualche dubbio, visto che risolve pure «d'invitare il Consiglio di Stato a presentare poi al Gran Consiglio, quando le circostanze lo permetteranno, quel progetto che nella sua saviezza crederà più conveniente affinché al più presto possibile ab-

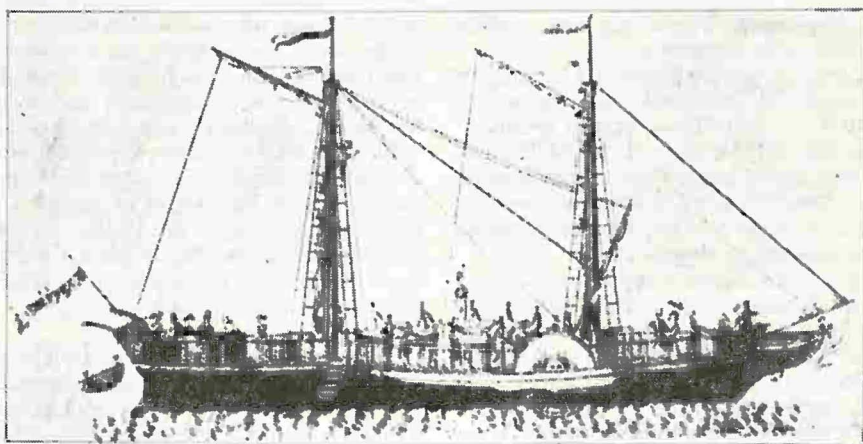
bia luogo la restituzione del prestito suddetto alla direzione generale delle poste di Zurigo».

Dubbi che, negli anni 1833/35, caduto il Quadri, di fronte al continuo aumento del cespite di incassi per tasse postali (oltre 60'000.— fr. nel 1833), diventano esplicita volontà politica. Il Gran Consiglio, dopo aver nel 1833 discusso preliminarmente il problema, decide (11 giugno 1834) di lanciare un prestito volontario di 200'000.— fr. con l'esplicito scopo di estinguere il debito con la direzione delle poste di Zurigo; ed il giorno dopo conferma alle autorità federali il proprio proposito di «cambiare il sistema attuale delle sue poste» (§ 36. delle istruzioni per la deputazione alla dieta).

I mesi seguenti sono intensamente occupati da trattative con le amministrazioni postali confinanti, per garantire la continuità delle



76. Difficile postale



77. Il «San Carlo», battello postale del lago Maggiore



78. Timbro lineare postale



79. Timbro circolare postale

comunicazioni postali anche dopo l'assunzione della gestione in proprio.

I messaggi (dell'11 e 16 dicembre 1834) con cui il Consiglio di Stato presenta le nuove convenzioni (con il Regno Lombardo-Veneto, con Zurigo, con Lucerna e con i Grigioni) al Gran Consiglio (che li ratifica nella seduta del 17) rivelano la complessità dell'operazione, resa più difficile dagli ostacoli frapposti da Zurigo.

Il messaggio fa espressa menzione dei ritardi nelle trattative, con cui il nostro partner rivela la sua «ripugnanza al troncamento dell'attuale sistema di privativa», tentando invece di allettarci con «offerte di annuità più ragguardevoli delle attuali»; per finire però Zurigo deve cedere, di fronte alla nostra ferma «perseveranza nel provvedere all'estinzione del gagliardo debito zurigano colla chiara e manifesta veduta di redimere con ciò la nostra posta a lettere per farla poscia amministrare per conto proprio del Cantone e non di una privativa estranea al medesimo». Il risultato delle trattative non è brillante dal profilo finanziario, perché Zurigo ci verserà solo 4000.— Lire (2000.— fr.) annue per il trasporto in transito della sua valigia postale; ma il nostro governo annota giustamente che, se «lo stato di densa oscurità, in cui il non interrotto sistema di privativa ora verso Lucerna ora verso Zurigo ci ha mantenuti sempre finora, ci mette nell'impossibilità di dirvi se si potesse o no ottenere migliori condizioni», la nuova situazione ci permetterà in ogni caso maggiori benefici di quella rappresentata dal precedente indennizzo, che «era così poca cosa»; e la commissione, nel suo rapporto sul messaggio, aggiunge che la convenzione, se «non ci dà l'utile che presumer si poteva», ci evita almeno «il pericolo di una deviazione sulla strada della Spluga della corsa da Zurigo».

Se Zurigo ha tentato il ricatto, Lucerna gioca pesante: ci verserà solo un forfait annuo di 2000.— Lire (1000.— fr.) per il transito della sua valigia e rivendica in più l'esclusiva delle lettere per la Francia meridionale, che l'Austria ci accetterebbe invece in franchigia; il Ticino però tiene duro e la spunta almeno a questo proposito.

Le altre convenzioni, con l'Austria e con i Grigioni, basandosi sul principio di reciprocità della consegna alla frontiera senza percezione di tassa, rappresenta il massimo ottenibile in quel contesto; le trattative con gli Stati Sardi saranno più laboriose e si concluderanno solo, ma in modo soddisfacente, nel maggio 1837 (e ne sarà utile corollario la successiva convenzione del giugno 1843 con la «Impresa Verbanese», proprietaria del battello a vapore «S. Carlo» e l'anno dopo anche del «Verbanese», che sarà provvisto di ufficio postale ambulante; l'accordo garantirà un efficiente servizio, di distribuzione ed in transito, lungo tutto il Verbanese).

Alcune altre decisioni parlamentari del dicembre 1834 e del giugno successivo regolano poi la struttura operativa del servizio postale cantonale:

— la nomina degli impiegati di posta è di

competenza del Consiglio di Stato;

— in seno al Governo viene creata una commissione speciale per questo settore dell'amministrazione;

— l'organizzazione del servizio di posta a cavalli e delle diligenze avviene con il sistema dell'appalto (ogni tre anni) a privati, ma il provento dei trasporti (persone ed effetti) deve essere incassato per conto dello Stato. Questa soluzione rappresenta il compromesso, dopo acceso dibattito, tra i fautori di una gestione interamente statale ed i difensori degli interessi dei «vetturali» privati.

Direttore generale delle poste ticinesi viene nominato Franchino Rusca, che occuperà questa funzione fino al 1848, quando entrerà in Consiglio di Stato.

Nel 1843, compiute le prime esperienze, la struttura del servizio venne riveduta, con disposizioni legislative che reggeranno le nostre poste fino al momento della loro assunzione da parte della Regia Federale.

Il nuovo «Regolamento organico» (30 Maggio 1843) stabilisce con puntigliosa precisione le competenze del «direttore generale» e dei suoi due collaboratori diretti (un «aggiunto-revisore» ed un «segretario»), nonché quella dei direttori dei singoli uffici; fissa il numero massimo di impiegati per ufficio ed istituisce l'«alunnato», specie di impiego-apprendistato (gratuito per i primi sei mesi ed in seguito ricompensato al massimo con una lira il giorno!) volontario e senza impegno per lo Stato di assunzione definitiva. I successivi regolamenti sulla posta-lettere e sulle diligenze (16/17 ottobre 1843) disciplinano meglio il rapporto con l'utente e codificano il servizio quotidiano sulle linee di diligenza per Coira, per Locarno e per Magadino (in coincidenza col battello); analoga misura era stata adottata su quella del S. Gottardo fin dal 5 settembre 1842, previa convenzione intercantonale, per garantire un collegamento quotidiano tra Basilea, Zurigo e Milano attraverso il Ticino, in grado di sostenere la concorrenza di quello introdotto dai Grigioni l'anno prima da Coira a Milano per lo Spluga, con immediati «effetti per noi fatali», a giudizio del nostro Consiglio di Stato. Le corse Locarno-Bignasco e Biasca-Olivone rimangono invece trisettimanali.

La Regia postale non diede sul momento i benefici netti finanziari sperati; il Franscini li valutava, nei primi tempi di gestione cantonale, non superiori alle 20'000.— Lire (10'000 fr.) annui; poco, ma pur sempre almeno tre volte la precedente indennità versata da Zurigo. È da notare che il reddito netto risultava ridimensionato anche dalla giusta preoccupazione «politica» del Governo di garantire un minimo di servizio per tutto il Cantone. Si veda ad es., nel 1842, l'introduzione di un servizio di «corrieri-pedoni» che, almeno una volta la settimana, garantisse il trasporto di lettere e pacchi dai pochi uffici stabili a tutti i «depositi circondariali» ed a quelli «comunali» (dichiarati obbligatori nei villaggi con almeno 200 abitanti); iniziativa che, dopo appena sei

mesi d'esercizio, si rivelò non solo fonte di vivaci rimostanze in molte regioni per la sua irregolarità e lentezza, ma anche largamente deficitaria (4000.— Lire di spesa e 1000 d'incasso); tanto che il Gran Consiglio, già nel giugno 1843, autorizzava il Consiglio di Stato a limitare l'utilizzazione di corrieri-pedoni alle località giudicate più opportune «compatibilmente col pubblico e privato interesse».

E la preoccupazione di conseguire almeno un minimo di redditività nell'esercizio della Regia manteneva esiguo anche il numero degli uffici postali: accanto a quelli «storici» di Airolo, Biasca, Bellinzona, Lugano, Mendrisio e Locarno, la legge del 1843 ne elenca solo altri 12: Chiasso (di I classe), Magadino (di II classe) e, di III classe: Balerna, Melano, Taverne, Bironico, Cadenazzo, Osogna, Bodio, Giornico, Faido, Ambri; ad essi si affiancano 10 uffici-deposito (5 in Vallemaggia e 5 in Val di Blenio). Questo rado reticolo lasciava praticamente scoperta buona parte del Cantone, poiché della scarsa efficienza dei residui depositi di circolo e comunali (generalmente aggregati ad un'osteria) abbiamo appena parlato.

La, forse inevitabile, «crisi di crescita» del nuovo settore dell'amministrazione cantonale era segnata anche da altri perturbamenti, che traspaiono dagli accenni pur scarni dei conti-resi e dai verbali del Gran Consiglio: la diffidenza dei «politici» verso un ente pubblico che tende per sua natura ad «autogestirsi», l'imperizia degli addetti, la normativa ed il controllo insufficienti.

La diffidenza dei politici si traduce in sospettosità verso la direzione generale; la proposta, ad es., di attribuirle in modo stabile a Bellinzona, nodo strategico delle comunicazioni postali nord-sud ed est-ovest, cade di fronte all'opportunità che la direzione segua la sede governativa nelle sue peregrinazioni, onde essere sempre sott'occhio; il direttore generale gode di competenze estremamente limitate nelle spese e nella gestione del personale, anche se — nella nostra ottica moderna — la consistenza numerica del corpo di funzionari non era tale (circa 80 impiegati al momento del trapasso alla Confederazione), che esso potesse generare timori come «centro di potere». I problemi di imperizia e quelli di insufficiente controllo sono rivelati dai reclami, con echi anche parlamentari, conseguenti all'applicazione di tasse arbitrarie, alla richiesta abusiva di mance, a ritardi nelle consegne, alla consuetudine di non lasciare consultare agli utenti il testo dei regolamenti vigenti; non sono rare neppure le inchieste amministrative per ritardi nei versamenti dagli uffici alla cassa cantonale, fino al limite talora dell'insolubilità.

Tuttavia la creazione della Regia cantonale delle poste può essere complessivamente giudicata in modo positivo, come un atto di coraggio politico molto realistico, tendente a sottrarci alla tutela d'Oltregottardo ed a permetterci una più autonoma definizione delle nostre linee di sviluppo; corollario della politica stradale non solo ai fini del

progresso economico ma anche nella edificazione della effettiva unitarietà di un paese ancora fortemente legato al particolarismo regionale.

Le ombre sono quelle caratteristiche di uno Stato nuovo e dell'epoca; ed a proposito di queste ultime non si dimentichi — e non è una semplice pennellata di colore! — che accanto alle difficoltà politiche ed amministrative, il servizio postale, specialmente quello riguardante il trasporto di persone e di valori, soggiaceva al disagio di un percorso oggettivamente difficile: tempi lunghi (con la linea del S. Gottardo: 14 ore da Chiasso ad Airolo, quasi 32 ore da Milano a Lucerna e 40 da Milano a Zurigo; con la linea del S. Bernardino, attraverso il Verbano: 48 ore da Torino a Coira) e insicurezza (ancora in tempi di Regia federale si verifica qualche caso, benchè oramai eccezionale, di grassazione stradale ai danni delle diligenze); frequenti poi, e talvolta con esito letale, specialmente sul S. Gottardo, gli incidenti per valanghe, rotture di ruote, sbandamenti di slitte su lastroni di ghiaccio, che la rude perizia, quasi leggendaria, dei postiglioni non bastava ad evitare.

Sulle vicende generali della Regia ticinese delle poste non esiste a stampa nessun saggio specifico di un certo respiro. Occorre quindi rifarsi soprattutto agli atti governativi e parlamentari citati nel testo.

È però degno di segnalazione il «dattiloscritto rilegato» della sig.ra LUCIA LAFRANCHI, I servizi di posta in e attraverso il Ticino, 1980, lavoro di ricerca e di documentazione per l'abilitazione all'insegnamento nelle scuole medie; se ne consiglia la consultazione a docenti che intendano sviluppare questo argomento in classe, anche per la ricchezza della documentazione, con taglio didattico, allegata.

Sull'argomento specifico, ma riferito al periodo di Regia federale, si veda:

H. BONJOUR, *Histoire des postes suisses, 1849-1949*, Berna 1949

Trattano aspetti particolari del problema:

F. BERTOLIATTI, *Storia delle relazioni postali attraverso il Ticino e il Gottardo con speciale riguardo alla diligenza Flüelen-Camerlata*, in «Postzeitschrift», Berna, N. 4, 5, 6/1932 e 1/1933

M. HENRIOUD, *Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le G.d S. t Bernard, 1616-1848*, estratto dalla «Revue historique vaudoise», Lausanne 1905

M. HENRIOUD, *Notes sur le service postal du Canton du Tessin et les estampilles, 1600-1848*, Lugano 1934

G. GUDERZO, *La vicenda dei valichi nei secoli XVIII-XIX* in «Le Alpi e l'Europa», vol. III, Economia e trasporti. Bari 1975

G. GUDERZO, *Le vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861*. I servizi di Posta, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Torino 1961

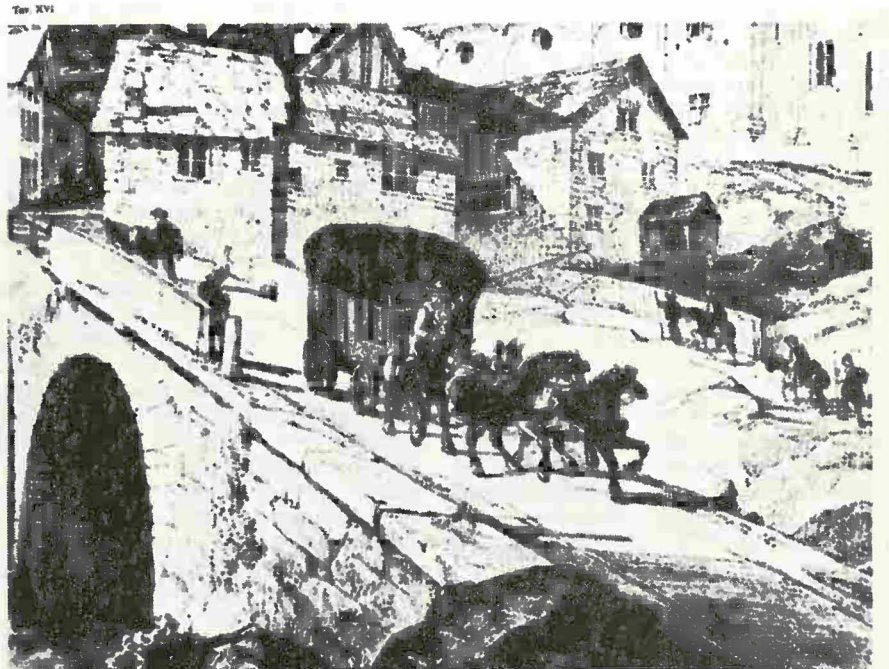
G. NEGRINI, *Note di storia postale e studi filatelici del Cantone Ticino e Lago Maggiore*, Circolo filatelico di Bellinzona, 1977

Non specifici e di carattere divulgativo sono i recenti:

F. DAL NEGRO - W. FINKBOHNER, *Le vie del Ticino, breve storia dei trasporti ticinesi*, Milano 1979

H.P. NETHING, *Il San Gottardo*, ed. Banca del Gottardo, 1980

A. WYSS-NIEDERER, *San Gottardo Via Helvetica*, ed. Ovaphil, Losanna 1980



60. La diligenza del San Gottardo sul ponte di Andertorn.



61. Regolamento sulla Posta-lettore (Chigebato, 1861)



62. Il servizio postale internazionale stabilito all'Espresso del San Gottardo.