

## Montecosaro: curiosità di fine '800

---

di *Gian Mario Perugini*

Accade talvolta che, rovistando fra i documenti riguardanti la nostra storia passata, ci si trovi di fronte a fatti e avvenimenti che, al di là del valore puramente storico, sono anche originali, curiosi e divertenti. A me è capitato quando ho avuto l'idea di esaminare gli atti amministrativi licenziati dal Consiglio Comunale di Montecosaro nell'ultimo decennio del secolo XIX. Il contenuto di alcune decisioni di tale organismo mi ha particolarmente colpito in quanto i concetti espressi possono essere ritenuti in un certo senso bizzarri e stravaganti se rapportati alla nostra odierna mentalità.

La sensazione immediata che ho avuto è stata quella che l'amministrazione comunale abbia svolto nei primi tre anni di quel decennio una particolare e operosa attività nell'istituzione e nel riordino di servizi essenziali per la vita del paese. A quel tempo, uno dei problemi più urgenti da risolvere era rappresentato dall'illuminazione pubblica. Naturalmente la luce elettrica non esisteva e le abitazioni facevano uso di lucerne ad olio, candele e lumi a petrolio. La necessità di illuminare le strade e le piazze del Comune durante le ore notturne portò il Consiglio a riunirsi in seduta l'8 agosto 1891 e ad approvare il testo della gara di appalto per rendere tale servizio, fino ad allora gestito alla buona, maggiormente efficiente.

Il regolamento disponeva che, per i 25 lampioni dislocati nelle varie parti del paese, venisse utilizzato esclusivamente petrolio di prima qualità e per la fornitura di esso, l'accensione dei fanali, la manutenzione dei medesimi coi relativi braccioli, catene e altro fissava il compenso a £. 0,045 per ogni fanale e per ogni ora di luce. In dettaglio venivano quindi indicate le modalità di espletamento del servizio: i lampioni, ad esempio, dovevano ardere costantemente "a tutta luce e fiamma viva"; inoltre, la durata dell'accensione di ciascun lampione non poteva essere inferiore alle 1400 ore c.a. per anno. In caso di inadempienza, l'appaltatore veniva assoggettato ad una multa di £. 1 per ogni fanale considerato di scarsa luce, come pure era stabilita un'ammenda di £. 1 per ogni lampione lasciato spento per inosservanza del personale di servizio, non acceso nel tempo dovuto o estinto prima, con l'ulteriore specifica che per quella notte non si sarebbe tenuto conto del compenso accordato.

Come è possibile constatare, ogni eventualità era prevista, anche se il lettore contemporaneo non può non domandarsi quale fosse ad esempio il criterio che stabiliva l'esistenza o meno della "fiamma viva" richiesta nel capitolato di appalto. Oggigiorno si sarebbe fatto riferimento ad un

parametro certo, costituito, nel caso specifico dei lampioni, dalla potenza delle lampade utilizzate. E' probabile invece che a quei tempi questo criterio fosse dettato dagli usi, dalle consuetudini e dal senso comune.

Gli atti municipali non dicono di più a proposito di questi 25 lampioni. Eppure, a lasciar andare la curiosità e l'immaginazione, verrebbe da chiedersi: quale era la loro struttura? Di che materiale erano fatti? E ancora: quale era la modalità della loro accensione? Come avveniva il rifornimento di petrolio? Sono forse dettagli di poco conto, che però assumono una loro rilevanza nel tentativo di comprendere a fondo la vita dei nostri antenati.

Va riferito che nell'anno 1900 detto servizio di illuminazione pubblica, per motivi non meglio precisati, venne assunto direttamente dal Comune.

Rendere il più possibile agevole la circolazione di persone e cose, creare collegamenti migliori con le zone limitrofe, istituire un regolare servizio per l'inoltro ed il ritiro della posta, rappresentavano obiettivi altrettanto importanti, che esigevano un'appropriata ed efficace organizzazione. Il treno era il mezzo di trasporto più comune ed utilizzato; bisognava però risolvere il problema della distanza che divideva il paese dalla stazione ferroviaria, situata nella pianura del Chienti e lontana circa quattro chilometri.

Il Consiglio Comunale, riunito il 27 settembre 1892, approvò il testo di appalto della "Messaggeria". Erano previste quattro corse giornaliere d'andata e altrettante di ritorno, per metà destinate al servizio postale, per l'altra metà al trasporto di passeggeri. Precise le indicazioni del testo: dovevano essere utilizzati "due legni coperti di quattro posti costituiti da carrozze comode, solide e decenti e tirate da un buono e robusto cavallo". Era stabilito che l'andata doveva avvenire nel tempo massimo di 45 minuti, mentre per il ritorno non si dovevano superare i 60 minuti. Quest'ultima affermazione fa nascere una perplessità: non si comprende il motivo per cui, dal momento che era precisata la durata del tragitto in entrambi i versi, si dovessero indicare e richiedere determinate caratteristiche in merito al cavallo da utilizzare per il traino. Non sempre, infatti, l'aspetto esteriore corrisponde all'effettivo rendimento; in altre parole, per citare un proverbio molto noto, l'abito non fa il monaco. Il corrispettivo per l'appaltatore veniva indicato in £. 1600 annue, oltre ad un compenso di £. 0,75 per ciascun viaggiatore da Montecosaro alla Stazione e di £. 0,40 per la tratta di ritorno. In caso di mancato rispetto degli obblighi contrattuali, egli sarebbe stato passibile di un'ammenda da £. 2 a £. 200, da applicarsi dal Sindaco a seconda della circostanza e della gravità dell'infrazione. Il servizio era anche tenuto a dare un'immagine di sé decorosa; pertanto l'appaltatore e

gli agenti incaricati erano obbligati a vestirsi in modo conveniente e a portare una placca al cappello e al braccio con la scritta Regie Poste.

Parlare della Messaggeria rievoca in me ricordi legati alla mia infanzia e giovinezza a Montecosaro: ai miei tempi, soppresso ormai il calesse trainato dai cavalli, era l'autobus a svolgere il medesimo servizio dal paese alla stazione.

Il progresso dettava il passo e imponeva di adattarsi velocemente alle nuove tecnologie. Come non tener conto dell'invenzione del telegrafo? La prima linea telegrafica era stata già realizzata in Italia nel 1847. Il Comune di Montecosaro non rimase inoperoso a riguardo: nella seduta del Consiglio Comunale del 17 agosto 1893 il Presidente faceva presente come, essendo esaurita ogni pratica, rimanesse solo da regolarizzare la funzione del Commesso telegrafico. Veniva altresì riferito che ciò era indispensabile perché richiesto dalla Direzione Compartimentale dei telegrafi e dal Ministero stesso, senza di che non si sarebbe potuto porre mano ai lavori per l'impianto dell'Ufficio. Veniva quindi deliberato in favore del Commesso, che aveva il compito di recapitare i telegrammi pervenuti, un compenso di £. 30, nonché un utile del 20% sui telegrammi spediti nell'interesse dei terzi. Bisogna ammettere che quest'ultima elargizione sembra del tutto illogica: essa infatti non era commisurata al lavoro svolto direttamente dal commesso ma era calcolata sulla base dei telegrammi in partenza, per i quali egli non aveva naturalmente esplicato alcuna attività.

Come si è visto nel caso degli atti municipali di Montecosaro, alcuni contenuti possono far sorridere per la diversità e la distanza che li separano dall'approccio del nostro tempo. Ritengo però che quegli stessi contenuti ci insegnino anche che molte questioni apparentemente complesse possono essere risolte in modo semplice e pragmatico, senza il ricorso a metodologie rigide e complicate. Un insegnamento che servirebbe anche al nostro tempo.