

L'equaderni

I 2010

## **Solidarietà e mobilità**

### **Il Mutuo soccorso e i trasporti dal XIX al XXI secolo**

**Atti della giornata di studio tenutasi  
il 13 novembre 2009 a Milano**

FONDAZIONE  
**CESAREPOZZO**  
PER LA MUTUALITÀ



**Biblioteca  
Cesare  
Pozzo**



---

**SEMINARIO**

# **Il Mutuo soccorso e i trasporti dal XIX al XXI secolo**

Coordinatore **Americo Pagliara**

*A cura di Mario Fratesi (Testi non rivisti dai relatori)*

Collana

**I Quaderni della Fondazione**

a cura della Fondazione Cesare Pozzo  
per la mutualità

FONDAZIONE  
**CESAREPOZZO**  
PER LA MUTUALITÀ



Biblioteca  
Cesare Pozzo

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO  
**CESAREPOZZO**  
servizi d'integrazione sanitaria

Atti del Seminario e della Tavola rotonda  
del 13 novembre 2009  
Salone de' **Il Treno**  
Milano

---

Apertura lavori convegno



*PPresidente  
della  
Fondazione  
Cesare Pozzo  
per la mutualità*

## **Amerigo Pagliara**

### **Il significato di questa giornata**

A tutti gli intervenuti, un sentito benvenuto a questo convegno.

Oggi vogliamo parlare di mutualità allargandone i confini e allargando quindi anche la platea di coloro che possono essere interessati alla nostra storia di ieri, al nostro mestiere di oggi, ai nostri valori di sempre.

Vogliamo ragionare sul forte senso storico, culturale, sociale ed economico che il modello del mutuo soccorso assume, soprattutto oggi sotto l'incalzare della crisi. L'importanza del ruolo della mutualità è testimoniato, fra l'altro, dall'attenzione della legislazione sull'integrazione sanitaria, e dalla grande aspettativa di nuove e più adeguate normative, che rendano più incisivo e fruibile questo grande strumento dell'auto-organizzazione e dell'auto-tutela nei servizi integrativi della sanità pubblica in Italia.

Con questo convegno la Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo vuole anche dare ragione dell'utilità di un nuovo strumento di valorizzazione e rappresentanza come una Fondazione, per dare maggiore visibilità al mutuo soccorso nel panorama del terzo settore e nell'economia sociale, ma anche verso le istituzioni pubbliche territoriali e verso lo stesso mondo for-profit.

Vogliamo fornire elementi di conoscenza su come si può declinare al meglio la nostra utilità sociale, e nello stesso tempo vogliamo metterci in contatto con chi può fornirci strumenti più aggiornati per capire i bisogni, con chi può aiutarci a leggere meglio le complessità dell'economia, della società, dei sistemi di welfare sostenibili.

La Fondazione Cesare Pozzo per la mutualità, per rispondere alla propria missione di promuovere e valorizzare modelli ed esperienze della mutualità, organizza questo convegno scegliendo di mettere subito a frutto il grande patrimonio culturale che la Mutua fondatrice custodisce nella Biblioteca Cesare Pozzo dei trasporti e della mutualità. La seconda parte del convegno odierno, vuole appunto essere un segnale di riapertura della biblioteca, come sede di scambi d'idee, di tessitura di relazioni, e di stimoli per approfondimenti di analisi e ricerche, che, partendo dal cuore specialistico di storia e tecnica di ferrovie e trasporti, si indirizzano verso lo studio di tutto l'indotto eco-

nomico, sociale, politico e urbanistico della mobilità, sulle sue ricadute rispetto a qualità e sostenibilità di modelli di vita e di lavoro.



*Presidente  
della  
Società  
nazionale di  
mutuo  
soccorso  
Cesare Pozzo*

### **Giovanni Sica**

Ringrazio anzitutto tutti quanti voi e i nostri relatori per aver accettato l'invito che vi è stato rivolto. L'iniziativa è frutto di un lavoro di squadra che da sempre corona i successi della Cesare Pozzo; un mix, che è fatto tra il volontariato attivo di tanti di noi e l'ultimo dei dipendenti, che ha reso possibile organizzare questa nostra manifestazione.

Da che cosa è motivato questo insieme di persone? È motivato dal lavoro valoriale che noi facciamo. Sapete tutti che siamo una società senza scopo di lucro e che quindi, se venissero meno i valori fondanti della nostra associazione tutto questo non sarebbe possibile. I costi della nostra organizzazione si dimezzano e quindi rendono possibile la donazione di sussidi sanitari ai nostri soci, proprio perché abbiamo questo valore aggiunto.

Nel momento in cui questo non fosse più possibile, noi non potremmo più avere la nostra organizzazione così efficiente, così economicamente competitiva. Quindi l'iniziativa di oggi ha proprio l'obiettivo di mettere in luce i valori e la validità del nostro progetto mutualistico che, voglio ricordare, ha appena 132 anni. Noi non riteniamo di essere nella fase conclusiva di questa situazione, bensì di essere nella fase che può permettere il rilancio della Cesare Pozzo all'interno della mutualità più complessiva, perché la mutualità è composta non solo dalle mutue sanitarie, ma anche da una miriade di società di mutuo soccorso che, pur non esercitando la nostra attività, hanno comunque un valore storico fondamentale e con le quali noi dobbiamo rapportarci culturalmente - come stiamo facendo grazie all'opera della FIMIV - tentando di organizzarci sempre meglio. Quindi noi oggi vogliamo riaffermare sull'esempio di Cesare Pozzo che, pure in un momento in cui l'individualismo esasperato di questa nostra società ci porta a considerare noi stessi elementi importanti, invece non è così.

Guardiamo per esempio Cesare Pozzo: occorre pensare a noi stessi ma pensare anche al bisogno che hanno gli altri, alle relazioni fra gli esseri umani che sono importanti per rilanciare un nuovo moderno tipo di società, nella quale non ci sia solo il profitto, non ci sia soltanto l'egoismo particolare, ma ci sia una collettività che intera-

---

gisce. Il nostro slogan più importante che abbiamo coniugato è: “insieme si può”. Questo “insieme si può” significa proprio che, unendo le nostre forze, noi siamo nella condizione di reagire a quello che gli altri vorrebbero fare, cioè arrivare al declino della nostra società. Quindi la memoria come progetto che guarda al futuro e non per rivendicare solamente un passato glorioso.

La nostra iniziativa deve dunque valorizzare il vissuto, che non significa nostalgia, ma bisogna piuttosto guardare al meglio del lavoro e della tradizione. Io brevemente, perché non posso rubare tanto tempo ai relatori che sono stati così cortesi da accettare il nostro invito, vorrei accennarvi al futuro della Cesare Pozzo e al contesto dell'attività di tutta la mutualità nel suo complesso. Necessarie per il nostro futuro sono le alleanze: quelle che abbiamo costruito nella FIMIV non sto qui a ripeterle, perché la nostra Federazione da ormai qualche anno ha rotto le barriere dell'isolamento, per andare incontro alle necessità di tutte le mutue italiane, riorganizzandole. Quindi la loro presenza sarà determinante per tutti. Ma per parlare nello specifico della Cesare Pozzo e del Consorzio MU.SA - che è il consorzio delle mutue sanitarie che abbiamo realizzato in questi anni - è necessario rompere lo schema nazionale che ci vede per il momento ancora soccombenti verso le assicurazioni tradizionali: il nostro progetto ha rotto la barriera nazionale ed è andato all'estero. È andato quindi a rapportarsi a quella che è la tradizione mutualistica francese, che per il momento è il miglior modello mutualistico al quale noi guardiamo con interesse crescente.

La mutualità francese è riuscita ad essere un terzo pilone, se non il secondo, fondamentale nella crescita dello stato francese, perché alle mutue francesi sono state delegate funzioni talmente importanti da essere complementari allo stesso stato nazionale. La sanità francese, infatti, ha un suo cardine fondamentale sulle mutue. Questo è un modello che noi dobbiamo riproporre anche in Italia, perché noi riteniamo che ci siano gli spazi sufficienti ad avere un terzo polo - che chiamiamo per comodità “sanitario-mutualistico” - che si ponga tra la sanità privata e la sanità pubblica. Perché nella nostra concezione di sanità c'è comunque l'essere integrativi al sistema sanitario nazionale e quindi, di conseguenza, noi siamo perché ci sia il sistema sanitario pubblico che sia veramente competitivo con il sistema sanitario privato. Quindi noi non ac-

cettiamo la sanità privata finalizzata all'interesse privato, dove ci sono interessi che si scontrano anche tra di loro, ma siamo un vero proprio supporto all'attività sanitaria dello Stato.

Non accettiamo però che il sistema sanitario pubblico italiano sia ancora oggi tutto sommato fonte di sprechi, di clientelismo, di scambi di voti elettorali e quant'altro, cose che tutti quanti conosciamo e per le quali adesso il sistema in Italia non è in condizioni di essere competitivo. Ora, poiché le società di mutuo soccorso non hanno finalità di lucro, non richiedono investimenti pubblici, ma sono basate sulla responsabilità del cittadino, quindi sulla sua capacità anche di spendere in maniera diversa da come abbiamo speso fino adesso, io credo che ci sia una sottovalutazione generale del problema, di quanto le mutue possano fare. Pur riconoscendo i nostri limiti di esseri piccoli nel mondo italiano, l'alleanza con i francesi ci permetterà però di scendere sul terreno del sistema sanitario, per costruire un'alternativa ai cittadini che sia etica, ma allo stesso tempo efficiente. Noi infatti vogliamo costruire una società cooperativa europea, che possa per la prima volta in Europa - non per la prima volta in Italia - creare le condizioni di un'alleanza internazionale.

I cittadini europei, dopo l'Europa Unita nella moneta, devono saper riconoscere la necessità non solo di portare avanti valori e idee delle mutue nazionali, francesi e quant'altro, ma riconoscere che questo valore è alternativo ed è significativo nella tutela della salute, che rimane uno dei beni più preziosi di cui disponiamo. Per realizzare questo non occorre certamente solo l'opera della Cesare Pozzo. Ma la Cesare Pozzo - guardando alle proprie origini, nata tra i nel 1877 tra i macchinisti ed i fuochisti dell'alta Italia - vuole rappresentare tutta la locomotiva e pensa: ci riusciremo o non ci riusciremo? Non dipenderà solo da noi. Io penso di sì, sono sempre ottimista sul futuro della mutualità, considerato anche i tempi che corrono. Proprio l'immagine che noi diamo del treno, nel nostro giornale, è quella di una società in movimento che va incontro a realizzare le sue necessità, va incontro al suo futuro con un passo più spedito di quanto oggi noi abbiamo. L'alleanza poi con le mutue, l'alleanza che abbiamo nella FIMIV e l'alleanza con la Lega delle Cooperative, ci consentiranno - anche attraverso una unione di intenti con la cooperazione sociale - di offrire non solo la possibilità di un sistema sanitario alternativo, ma addirittura di essere



---

presenti sul mercato dell'assistenza alla persona, che è un altro dei punti fondamentali di cui la nostra Repubblica vive. Perché il problema delle badanti, il problema di affidare a qualcuno la nostra vecchiaia, di non considerarlo invece come un diritto di tutti i cittadini italiani quando si avviano verso l'età non più giovane, determina questa situazione, determina la necessità di costruire un welfare dal basso che tenga presente sanità ma anche assistenza.

Per completare e passare dalle parole ai fatti, abbiamo anche realizzato un primo accordo con l'IMA - che è l'**Inter Mutuelles Assistance**, qui presente in sala - che è una formula nuova che oggi portiamo ai nostri soci, ma vogliamo anche esportare alle altre mutue e quindi anche alle nostre consorelle. Questo tipo di assistenza così snella, così veloce, fatta in maniera tecnologica avanzata come il call center con la necessità di avere le risposte immediate, può determinare una svolta nel poter ritenere la mutualità un mezzo moderno ed efficiente, economicamente vantaggioso, per far sì che la mutualità ritrovi un suo ruolo di competizione, che non è fatto solo di valori ma è fatto anche di servizi. Potrei dire altre cose, ma credo che l'essenza del ragionamento che volevo porre qui, possa essere anche considerata dai nostri relatori per avere una visione di insieme della nostra mutualità italiana. Grazie.

## Americo Pagliara

Giovanni Sica ha delineato idee molto avanzate su una declinazione moderna della mutualità. Per quanto riguarda la Cesare Pozzo, avendo alle spalle la forza della sua storia, la forza di un movimento come FIMIV, e tutta la cultura della mutualità, questa grande mutua può spingersi in avanti nei rapporti con la società civile, con il tessuto sociale anche attraverso il cosiddetto *welfare* territoriale, e arrivare, con gli agli accordi con la grande e forte mutualità francese, a fare un discorso di carattere internazionale.

Questa cosa nuova internazionale che sta nascendo con i francesi è importante dal punto di vista delle idee della mutualità, che si fanno di più largo respiro - oggi se non si parla in termini globali non si parla di niente - dall'altra parte questa è veramente anche una novità anche dal punto di vista degli assetti giuridici, perché si sta sperimentando una cooperativa europea. Tutto questo però ci riporta al discorso della locomotiva, per sfogliare l'album di famiglia,

le origini, la storia, l'evoluzione. Nell'anno di Darwin abbiamo anche un altro tipo di evoluzione, che è la forza della mutualità. E passo quindi subito la parola al prof. Degl'Innocenti.



*Professore  
Docente Storia  
contemporanea  
Università di  
Siena*

### **Maurizio Degl'Innocenti**

Grazie Presidente. Il tema che mi è stato assegnato è **Cooperazione e mutualità: origini e sviluppi nell'Ottocento**. Dovrei parlare dell'album di famiglia, lo farò in maniera forse eccessivamente schematica, ma toccando i punti che a me paiono più significativi. Prima di tutto però vorrei ringraziare chi mi ha invitato, perché io sono professore universitario, ma mio nonno materno era un ferroviere, mio nonno paterno un ferroviere, mio padre un ferroviere, mio zio un ferroviere. Praticamente sarei un ferroviere mancato io stesso. E ve lo dico perché le origini del mutualismo tra i ferrovieri sono fortemente riconducibili ad uno Stato sociale, maturato nella seconda metà dell'ottocento e poi cresciuto nel corso anche del secolo successivo.

I ferrovieri come una grande famiglia, come una comunità: si entrava "in ferrovia" - si diceva - non era un lavoro qualsivoglia; l'aspetto comunitario che si trasmetteva, anche all'interno delle famiglie, è un elemento importante all'origine della fortuna che l'associazionismo ed il solidarismo hanno avuto nella categoria. Devo dire che la categoria dei ferrovieri era una categoria di avanguardia, non solo in Italia ma in tutto il mondo: i ferrovieri sono gli antesignani del movimento sindacale, del movimento cooperativo in molti casi, del movimento mutualistico.

È il 1877 la nascita di questo sodalizio, siamo all'indomani dell'unità d'Italia e il movimento sindacale ancora non si è definito, si va definendo proprio negli ultimi anni dell'ottocento, primi anni del novecento, quando si sviluppano le camere del lavoro, le federazioni dei mestieri. Ebbene, nel mondo ferroviario il sindacato e il movimento cooperativo si vanno affermando. Il ferroviere è una figura modernissima nel mondo del lavoro. Si deve pensare che lo strumento non è la mazza, il martello, la falce - questa è la simbologia classica del movimento operaio socialista - è più l'orologio; è un lavoratore che si abitua a concepire il lavoro come una disciplina mentale sulla base di un'organizzazione dello spazio e del tempo.

Questo è estremamente moderno. È un lavoratore istruito, colto, e la stragrande maggioranza di mano d'opera del tempo - prevalentemente rurale - è addirittura analfabeta. All'interno del mondo ferroviario i

---

fuochisti e i macchinisti sono la parte più avanzata, professionalmente più evoluta; sono anche quelli che guadagnano di più: è uno *status*. 120, 145 lire mensili lorde, che però con le indennità accessorie potevano superare anche le duecento lire. Alla fine dell'ottocento, primi novecento, un operaio comune non qualificato nell'industria privata aveva due lire al giorno, ma le festività non venivano pagate, questo per dare un'idea. È un lavoratore moderno e che viaggia, legato al viaggio. In questo momento presento un bel volume di memorie di Luigi Campolongo su Pontremoli, nodo ferroviario noto. Racconta come appare il socialismo a Pontremoli: a un certo momento un macchinista scende dalla locomotiva, si guarda intorno - anzi, lo guardano - si apre la giacca e si intravede una fascia rossa, arriva il socialismo a Pontremoli. Il ferroviere è un elemento organizzato di sindacalizzazione e anche di politicizzazione della classe operaia. Ahimè, questo sarà anche un veicolo di profonde divisioni dalle molteplici categorie che afferiscono a questo comparto. Quindi fuochisti e macchinisti rappresentano l'ala più riformista di tutto il movimento dei ferrovieri. È una categoria fortemente sindacalizzata.

Il mondo del lavoro si va a sindacalizzando a percentuali molto scarse, i ferrovieri nel 1903 - su una stima ufficiale, ma sono anche guardingo nell'assumerla come veritiera - da alcune decine di migliaia di iscritti al *Riscatto*, che era la federazione dei lavoratori più o meno qualificati, gli operai, più vicini al sindacalismo rivoluzionario, passano a 35.000. La *Federazione*, quella dei fuochisti e macchinisti, più di 20.000 iscritti. Cifre enormi, se si pensa che i ferrovieri nella loro massa sono circa 100.000. Solo i postelegrafonici raggiungono indici di sindacalizzazione più alti, il segretario dei postelegrafonici era Filippo Turati. Quindi è una categoria con un forte senso di appartenenza. Ed è ovvio che in questo comparto ci siano anche precocemente le iniziative solidaristiche. Le società di mutuo soccorso - fenomeno databile nella seconda metà dell'ottocento - sono espressione di questo solidarismo; non solo in Italia, anche in Francia ed in Belgio ci sono tradizioni mutualistiche, forse anche più consistenti. Proudhon, per citare un esponente noto del socialismo europeo, pensava ad un'emancipazione complessiva della società partendo dal basso, attraverso l'organizzazione su basi mutualistiche dei lavoratori stessi. La prima Internazionale si fonda a Londra nel 1864, si fonda per la concordia e la convergenza dei

sindacati di resistenza inglese e delle organizzazioni socialiste più prevalentemente proudhoniane, sul fondo mutualistico francese. Gli statuti e l'indirizzo, come è noto, furono scritti in quella circostanza da un esule: Carlo Marx. Ma insomma le due componenti essenziali erano francesi mutualistiche e inglesi sindacaliste. Prima Internazionale, 1864. Perché le società di mutuo soccorso si sviluppano con tanta forza nella seconda metà dell'ottocento? Un dato solo per l'Italia; nel 1848 e dintorni ci sono già le prime società di mutuo soccorso, dopo l'unità - cito statistiche ufficiali - sono: 1862, 443 sodalizi di società di mutuo soccorso su scala nazionale; 1885, dopo poco più di vent'anni, 4.896, nel 1894 il loro numero è salito a 6722. Poi - dopo la *Rerum Novarum*, 1891 - si è sviluppato un settore cattolico: nel 1897 sono 884. Come mai questo fenomeno mutualistico si sviluppa in Italia? Parliamo dell'Italia ma è un fenomeno generale, naturalmente, facendo le opportune distinzioni paese per paese. Si sviluppano le società di mutuo soccorso perché ovviamente risponde a un bisogno, a una domanda sociale forte, nei cui confronti le iniziative caritatevoli di beneficenza verso il popolo, l'emarginato, non erano più in grado di dare soddisfazione. E ancora non era sorto, non si era sviluppato, lo Stato sociale: cioè lo Stato che interviene attraverso servizi pubblici. Lo Stato sociale interviene quando riconosce delle prestazioni obbligatorie, standardizzate e automatiche ai cittadini in determinati settori. In Italia appare alla fine dell'ottocento con un'assicurazione obbligatoria per infortuni sul lavoro del settore industriale. Soltanto nel 1917 - ovviamente, perché la guerra la fanno i contadini - sarà esteso questo servizio anche alle campagne. Da allora si può dire che inizia uno Stato sociale in Italia, ma fino a quel momento c'erano delle iniziative caritatevoli di beneficenza, pietistiche, tradizionali, delle organizzazioni per esempio ecclesiastiche. Questo ora non è più sufficiente. Emerge un fenomeno complesso - se voi ci pensate bene è una grande stagione, una grande pagina della storia dell'ottocento a livello europeo e mondiale - che è quello del volontariato. Il volontariato è una grande forza sociale: l'iniziativa dal basso. L'iniziativa dal basso non è collocabile nei secoli precedenti, è un'espressione tipica dell'ottocento che si afferma sul piano naturalmente politico. Più tardi saranno i partiti della classe operaia, "proletari di tutto il mondo unitevi": a questo sarà improntata l'azione sul piano sindacale, per migliorare le condizioni di

---

lavoro, per aumentare le paghe, per migliorare l'orario di lavoro. Il nostro ferroviere macchinista della fine dell'ottocento lavorava fino a 15 o 16 ore senza riposo, ma qualche volta il servizio si prolungava ancora di più; c'era un'incidenza sulle malattie terribile ed i poveri macchinisti stavano all'aria aperta in abitacoli terribili, con sbalzi di temperatura. La malattia aveva un'incidenza particolarmente forte ed erano malattie prevalentemente respiratorie. A quei tempi si moriva prevalentemente per malattie contratte nell'apparato gastro-intestinale: colera, tifo e quant'altro. Invece i fuochisti ed i macchinisti morivano prevalentemente per malattie respiratorie. Allora la società di mutuo soccorso è una forma che riflette questa grande stagione del volontariato e crea un'istituzione, destinata - per il fatto stesso che vive a distanza di oltre un secolo, siamo nel 1877 - ad un futuro rilevante, rispondeva davvero a un bisogno profondo e non occasionale. E allora, andando rapidamente ad alcune caratteristiche, mi è stato dato come compito anche di parlare delle cooperative: parlerò poco, ma sono due cose che vanno in parallelo. Effettivamente anche nella cooperativa, così come nella società di mutuo soccorso, ci sono delle matrici comuni. La Bibbia delle cooperative è proprio "*I pionieri di Rochdale*" del 1844 in Inghilterra; e da lì più o meno tutte si dotano di alcuni principi, che troviamo anche nella società di mutuo soccorso. Primo il volontariato: ripeto, oggi si vive in un mondo dove questo viene dato per scontato, ma nell'800 era una svolta storica. Il volontariato cosa voleva dire? Che ci si autorganizza, non si aspetta qualcosa che venga dall'alto e dal di fuori, l'emancipazione avviene attraverso l'organizzazione e l'autaiuto, principio fondamentale. Questo porta anche a una visione della comunità nel suo complesso, una comunità che non a caso è creata sull'esperienza familiare: nel ferroviere è fortissimo il senso di appartenenza, *la Casa del ferroviere*, le cooperative dei ferrovieri. È un aspetto generale. Una piccola comunità che poi, proiettata su scala generale, individua una forma di società in sé solidale. Volontario cosa vuol dire? Si basa su un principio di diritti-doveri. Il diritto si acquisisce pagando una quota sociale, obbligandosi ad un dovere: diritto-dovere. E questo, se mi si consente - anche oggi si parla di nuovi diritti sociali, una nuova frontiera per chi opera in questo settore - deve essere un cardine: diritti e doveri sono un aspetto inscindibile che è a fondamento della salute, della vitalità

anche di questi sodalizi. Sulla base di questi diritti-doveri, quali sono i diritti? Una cosa straordinaria, rivoluzionaria nell'ottocento: cioè un voto a testa. Per le cooperative ci si immagina una società che ha delle attività sociali o economiche, dove però non si conta in base alle quote, al possesso delle quote azionarie come nella società capitalistica, ma dove si conta per persona. C'è un elemento personale: l'uomo è al centro di questi sodalizi. Anche nelle società di mutuo soccorso si vota per una società democratica, un voto a testa, cioè il socio ha diritto ad essere eletto; ma è un diritto attivo e passivo di eleggere i propri dirigenti, approva i programmi.

Nella società europea del tempo in Italia non c'era neanche questa forma di rappresentanza, poi, nel 1848 arriva lo Statuto Albertino; qui ci sono rappresentanti di società di mutuo soccorso piemontesi, e giustamente sentivo il loro orgoglio nel rivendicare il ruolo di Torino nella nascita del mutuo soccorso. A Torino tra il 1848 e il 1914 sorgono 200 società di mutuo soccorso. A Genova sono un po' meno, ma anche qui c'è un indice fortissimo. Si diceva dell'importanza della cooperativa e della società di mutuo soccorso, perché individua una forma di società democratica - un voto a testa - in una società dove il diritto di voto non era sempre riconosciuto. E quando era riconosciuto era legato al censo, per esempio nello Statuto Albertino del 1848 il 2% degli italiani maschi hanno diritto al voto: si deve pagare una quota altissima, 40 lire all'anno di reddito, di tasse, per poter accedere al diritto di voto. È una società elitaria. Quindi da un lato abbiamo una società elitaria, borghese, che si trasmette lungo tutto l'800, e dal basso sorge un modello diverso di rappresentanza, profondamente democratico. Quindi pensate all'Europa del tempo e all'Italia, quando questo pullulare distribuito sul territorio di questo movimento associativo, quale importanza abbia avuto per tutta la partecipazione, la democratizzazione dell'intera società. Questo movimento poi si riunisce in federazioni, in congressi. E da lì viene una forte spinta anche a una democratizzazione dell'intera società. Per esempio penso al "Comizio dei comizi" della fine degli anni '70. Negli stessi anni in cui veniva fondata la vostra mutua, nasceva il "Comizio dei comizi" per il suffragio universale, benedetto da Garibaldi, il quale non si poteva muovere ma aveva i suoi emissari, primo fra tutti Cavallotti che è un maestro e Romussi, con cui Cesare Pozzo era in stretto rapporto. Dalla spinta delle società di mutuo soccorso viene anche questa richiesta del suffragio universale.

---

Parlavo delle cooperative, sodalizi anche economici, che pongono al centro la persona: un voto a testa, l'adesione volontaria, il principio della porta aperta.

Già questo termine alla metà dell'800 è stato un fiore all'occhiello, senza discriminazioni di razza, religiose, politiche. Nell'800 era una cosa rivoluzionaria. Ma anche oggi parlare di porte aperte, senza discriminazioni di sesso, di razza, di appartenenza religiosa, mi sembra che sia un messaggio forte, che non ha perso niente della sua integrità. Poi, dicevo, la differenza delle cooperative dai sodalizi capitalistici, si mette un limite alle azioni sociali; il principio del ristorno, per cui si avevano riconosciute delle prestazioni in base agli acquisti fatti o alle prestazioni dovute. E lì ci sarebbe una matrice mutualistica: l'educazione e l'istruzione. Cose che forse nel corso dei decenni si sono un po' perse, ma le voglio sottolineare poiché qui siamo in una biblioteca. Fin dall'origine questo aspetto educativo e istruttivo era fondamentale, perché poi riguardava anche una visione generale dei soci, ma anche della società nel suo complesso. Agli inizi del novecento, per esempio, in Italia nascono le università popolari: l'educazione per gli adulti, un altro settore, perché qui la popolazione invecchia e avrà bisogno di assistenza, avrà bisogno di cure; ma, attenzione, c'è anche una cura dell'anima, fondamentale anche per la cura fisica. L'Università popolare veniva chiamato il "pane dell'anima", agli inizi del novecento, all'origine ci sono spesso le società di mutuo soccorso.

Mutualismo e cooperazione: Robusti era il Presidente di una società di mutuo soccorso qui a Milano, si chiamava Archimede, e nel 1886 - se non sbaglio è proprio l'anno in cui Pozzo diventa Presidente della Società di Mutuo Soccorso Fuochisti e Macchinisti - fonda, si fa promotore della costituzione della Federazione Nazionale delle Cooperative Italiane, la quale nel 1893 a Como diventa Lega Nazionale delle Cooperative. Con le società di mutuo soccorso le cooperative hanno un percorso parallelo, che è destinato sempre ad incontrarsi; tanto che nell'età giolittiana, dopo il 1900, si forma - anche questa è una cosa molto bella - la Triplice del Lavoro. C'è la Triplice Alleanza tra gli Stati, l'Italia è alleata dell'Austria e della Germania, ebbene, all'interno della società il lavoro si emancipa, si evolve, c'è la Triplice del Lavoro: il sindacato (la Cgil costituita nel 1906), le società di mutuo soccorso - che si erano riuniti in una Federazione nazionale - e la Lega Nazionale delle Cooperative. Poi questo rapporto tra mutualismo e cooperazio-

ne sarebbe stato destinato a incontrarsi ancor più, tanto che la Lega Nazionale Cooperative oggi si chiama Lega Nazionale Cooperative e Mutue. Il simbolo, che è il simbolo più diffuso su scala internazionale che afferisce al mondo del lavoro, è quello delle mani intrecciate: uniti si vince, divisi si perde. Questo è il simbolo delle mani intrecciate, che ha un'origine massonica, ma che poi naturalmente sarebbe stato rivisitato e riproposto in mille modi.

Andando a concludere, per non prendere troppo tempo, farei il bilancio di questa esperienza. Naturalmente la stagione della fine '800, cioè l'album di famiglia su cui ero stato chiamato a dirvi alcune cose - semplicemente sui valori, se non ho capito male - è quella stagione in larga parte superata. Un momento di difficoltà, per esempio, nelle società di mutuo soccorso ci fu con la creazione dello Stato sociale: sembrò allora che, perlomeno nell'assistenza sanitaria, che le società di mutuo soccorso rispondevano a quei terribili pericoli, a quei terribili rischi che la popolazione lavorativa della fine ottocento non era più in grado di sopportare così supinamente, anche perché si tendeva a vivere un po' di più. Sapete quanta era l'aspettativa di vita all'indomani dell'unità d'Italia? 35 anni. Voleva dire che i fratelli morivano giovani, possibilità di invecchiare ce n'erano poche. Però agli inizi del novecento, già si cominciano a superare largamente i 40, 45 anni; c'è il senso della morte, si percepisce di più il rischio della morte, il rischio dell'invalidità. È il periodo dell'industrializzazione, la seconda rivoluzione industriale, i rischi quindi dell'invalidità, della disoccupazione. Bisognava rispondere a questi bisogni, e ciò sembra creare una difficoltà alle società di mutuo soccorso che forniscono delle prestazioni elementari, essenziali. C'è da chiedersi se la stagione sia stata superata definitivamente, anche perché poi siamo nell'epoca della globalizzazione, della delocalizzazione, della deterritorializzazione. Io sono contrarissimo a queste forme "de", post moderno, va a finire che non si capisce che cosa siamo, se stiamo "post". Ma è certo che la stagione è superata. Se i nostri sodalizi dei macchinisti, fuochisti, risalgono a quella stagione, che cosa mai può dare oggi questa componente allora così importante? Intanto quel messaggio di carattere democratico, partecipativo o volontaristico, credo che sia un elemento che abbia una sua validità. Non è mio compito, in questo momento, riflettere su quale funzione sociale importante questo possa rivestire oggi, ma certo mi sembrerebbe molto negativa una società che prescindesse da questa cultura. Quindi ci sarà da riflettere su questo,



---

ma io vedo che c'è una diffusione di enti, di sodalizi, la cooperazione internazionale, ma penso anche alla cooperazione interna: c'è tutto un settore che si va sviluppando. Forse questo può postulare una funzione rinnovata. Poi c'è un aspetto territoriale: questi sodalizi hanno avuto un'importanza enorme.

Ho detto che sono circa 6.000 le società operaie - la prima forma di organizzazione nel mondo del lavoro - su scala nazionale; questo è importante, hanno una dimensione effettivamente nazionale. Certo con un maggiore accentramento nelle città, in Piemonte, Genova, lungo le vallate dove si va sviluppando un movimento operaio. Però hanno una effettiva diffusione a carattere nazionale, quindi questo è importante. E poi hanno un insediamento territoriale: ci sono "Case del popolo", ci sono circoli ricreativi, si dà vita alle bande, alle scuole di musica, alle bande musicali, ci sono società di bocciolfili, dei circoli di lettura, cooperative di consumo. Un insediamento, un presidio territoriale. Quindi si forma una società civile. La società civile è un elemento fondamentale anche per una sana democrazia politica: guai ad una società che vedesse degli individui con i loro diritti chiusi in sé, in gruppi, in lobby e poi una rappresentanza politica. Sarebbe una società estremamente malata. Invece la ricchezza della società civile è rappresentata da una società partecipativa dal basso, che rende forte anche la democrazia politica. Ora - senza fare alcuna polemica - si può ben immaginare che ci sia anche un'esigenza di riflessione e di ripensamento sulla democrazia partecipata nel mondo di oggi.

Dunque io credo che un ritorno al territorio, a una società; qualcuno lo dice polemicamente, però attenzione, laddove alcuni soggetti hanno fortuna, vuol dire che rispondono ad un'esigenza. Questa esigenza di riflettere sull'insediamento sociale sul territorio, dove si esercita un'azione quotidiana, costante, dove si erogano dei servizi e si è più vicini alla gente, è un elemento importante. Poi c'è lo Stato sociale. Si parla di crisi dello Stato sociale: è stato benissimo detto prima, non mi dilungo. Ma certo qui c'è un momento di crisi dello Stato sociale, il quale certamente non può più erogare - c'è poco da fare - come prima. Non ci si può ostinare a difendere lo Stato sociale così come era appena qualche decennio fa, quando l'operaio non perdeva il posto di lavoro, entrava a lavorare e non usciva più, poi campava 7, 8 anni perché la sua aspettativa di vita era solo questa quando andava in pensione; allora il sistema si reggeva. Ora non è più possibile che questo avvenga. Però

non si può fare a meno dello Stato sociale, chi può immaginare una società moderna dove si possa farne a meno? Delle prestazioni garantite contro la morte, la vecchiaia, la malattia, l'invalidità e altre cose, che ormai la nostra società opulenta ci ha abituato a godere ed alle quali non potremmo rinunciare facilmente. Però quelle prestazioni precedenti non si possono più mantenere.

Da qui c'è tutto un settore che si apre - e ne ha parlato benissimo il Presidente - a integrare lo Stato sociale nelle forme possibili, convenienti. Ovviamente se non c'è una mobilitazione alla partecipazione, ci sarà ben poco da fare. Però io credo che, se c'è consapevolezza della necessità di intervenire in questo senso, molto si possa fare. Il terzo settore, l'economia sociale, le cooperative; ormai anche sul piano della disciplina accademica questo è canonizzato, nessuno lo mette in discussione. Nell'economia c'è un terzo settore importante, non solo per importo economico, ma anche per nucleo di occupanti, perché tra l'altro è un settore che occupa, per il suo dinamismo e, per la flessibilità - parola che oggi è tanto di moda - che risponde in continuazione a bisogni di gruppi, di settori, quindi è una forma che si adatta facilmente. Ebbene, questo è un settore importante dell'economia moderna, quindi non bisogna pensare al terzo settore come un qualcosa di arretrato: c'è molto di arretrato, ma ci può essere anche molto di progressivo. Poi, se mi si consente, c'è questo aspetto che per me - parlo come storico, ma parlo anche come cittadino figlio e nipote di ferrovieri - è importante: l'uomo. In tutte le vicende, fortunate o meno fortunate, sia le società di mutuo soccorso, sia le cooperative, hanno sempre posto al centro della loro riflessione l'uomo: non l'individuo, ma l'individuo portatore di diritti, di interessi, che si avverano soltanto in relazione agli altri.

Questo fatto di porre sempre al centro questa scommessa - sia nelle imprese cooperative, economiche, sia nelle attività sociali e nei servizi - l'uomo in quanto essere sociale, mi sembra una scommessa che convenga sempre a tutti tenere sempre ben viva e per la quale sia meritevole impegnarsi più in fondo.

### **Americo Pagliara**

Ringraziamo il professor Degl'Innocenti. Dato che il professor Properi ha impegni, ha chiesto di anticipare la relazione. Quindi prima di tornare al discorso dell'album di famiglia, parliamo dell'importanza del terzo settore, una grande famiglia in cui noi ormai dobbiamo

---

riconoscerci, mantenendo con la nostra specificità. Specificità nel lavoro e nell'intervento di integrazione sanitaria, ma anche con caratteristiche normative ben precise.

Siamo una grande famiglia nel terzo settore, e partecipiamo ad ogni incontro, convegno o seminario che l'Agenzia indice. Come ad esempio noi non rientriamo nella tipizzazione dell'impresa sociale, come è stata dalla normativa recepita, non siamo *onlus*, ma siamo una mutua che non fa assolutamente attività commerciale; siamo un'impresa non profit un'impresa dell'economia civile. Il prof. Prospersi, come nostro consulente, ci ha aiutato all'interno dell'Agenzia a capire le dinamiche di questo grande mondo dell'economia sociale che, come ha detto il prof. Degl'Innocenti, ha il compito di mettere al centro l'individuo e non il capitale. Su questa linea e sulle prospettive sentiamo il professor Propersi.

## Adriano Propersi



*Consigliere  
Agenzia  
per le Onlus  
Docente  
Economia  
aziendale  
Politecnico di  
Milano*

Grazie per l'invito, sia alla società Cesare Pozzo che alla Fondazione, a cui faccio i migliori auguri. Penso che sia importantissimo l'aspetto culturale, come sottolineava il relatore precedente, per portare avanti le idee per l'uomo e non solo per le idee in sé. Io intervengo in quanto Agenzia per le Onlus e, da questo punto di vista, cercherò di non tediarvi con la relazione tecnico-normativa, per il fatto che dobbiamo occuparci di questi argomenti all'interno dell'Agenzia delle Onlus. Ma cercherò di fare un quadro della situazione attuale nel terzo settore, per come la vedo. Devo dire, riguardo a quanto diceva il professor Degl'Innocenti, che questo *excursus* storico mi appassiona molto, perché noi non possiamo oggi agire, se non considerando quello che c'è stato, anzi. Forse siamo troppo anglofoni; andiamo a cercare all'estero quello che succede, ma dovremmo guardare meglio la nostra storia. La situazione a fine ottocento, mi sembra di ritrovarla oggi nelle difficoltà del *welfare*; quindi - pur con l'avanzamento che hanno avuto economicamente la società e il *welfare* stesso - i problemi e le difficoltà si ripresentano in vesti diverse e vanno affrontati dalla condizione attuale. Quindi ritengo che, anche all'interno dell'Agenzia, sia sempre utile guardare al passato per costruire una nuova normativa.

Il terzo settore, proprio in questi giorni, probabilmente, cambierà la denominazione dell'Agenzia, da Agenzia delle Onlus diventerà Agen-

zia del Terzo Settore. Qualche cambiamento normativo è all'esame della Presidenza del Consiglio; abbiamo necessità, per operare, di essere sentiti in chiave politica, perché ovviamente siamo una piccola Agenzia con poche persone, senza potestà sanzionatoria. Quindi qual è il compito dell'Agenzia? Quello di dare degli indirizzi, di guardare la gestione delle Onlus. Però secondo la legge istitutiva il nostro riferimento non sono solamente le Onlus, ma il terzo settore: associazioni, fondazioni, con esclusione delle fondazioni bancarie che hanno un'altra area di gestione. L'Agenzia per le Onlus diventerà quindi Agenzia per il Terzo Settore. Del terzo settore molto se ne parla: grande sviluppo in questi anni, volontariato già dall'ottocento, però forse ha avuto un'evoluzione diversa con la legge del '91 sul volontariato. Ma non è solo volontariato; abbiamo le fondazioni, abbiamo le Ong, le attività internazionali, le cooperative sociali, abbiamo le Onlus, abbiamo le associazioni, i comitati: è una pletera di attività che spazia nei settori più vari.

Dalla sanità all'assistenza, alla cultura, all'ambiente, alla ricerca, alla scuola. È un campo in cui la società civile potrebbe (in parte lo ha già fatto) agire non come Stato e non come mercato, ma in un ambito in cui ha delle caratteristiche peculiari. Non ha finalità lucrativa, anche se non disdegna - per gestire bene - di avere avanzi da investire; non ha assetti proprietari; non distribuisce profitti; non distribuisce capitali. Quindi una struttura - che poi è quella delle mutue e delle cooperative - che si è trasferita nel mondo delle associazioni, delle fondazioni, dell'associazionismo, o è strutturata con patrimoni di scopo come sono le fondazioni. Non entro tanto nel dettaglio delle norme, ma qual è il quadro di riferimento? Noi siamo in Italia, quindi diritto romano; ci facciamo del male con continue emanazioni di leggi che vengono a regolare tutto. Penso che, laddove non ci siano le leggi, ma c'è una società civile che spinge e che fa, si realizza lo stesso. È la storia della cooperazione, delle società di mutuo soccorso, di tante forme di associazionismo che - nonostante le leggi - fanno, perché c'è un'idea, ci sono delle idee, ci sono degli uomini.

Mi sembra molto interessante questa alleanza con la cooperazione francese per sviluppare nuove iniziative, che hanno le gambe perché ci sono gli uomini. Però ci vuole anche un po' di aiuto: nella norma e soprattutto nella fiscalità. Quale può essere l'osservazione che facciamo con riferimento alla normativa del terzo settore? Non esiste una legge

---

sul terzo settore, esiste il Codice Civile: i primi articoli del Codice Civile, una trentina di articoli dal 12 al 42, regolamentano le associazioni e le fondazioni. Norma minima, una norma essenziale - non prevede neanche che si faccia il bilancio - per cui continuamente si parla di riforma del Libro I del Codice Civile: andrebbe infatti aggiornato per le esigenze della società, perché fa riferimento a tutto il terzo settore... Però siamo ancora lì. Poi negli anni '90 sono venute fuori una serie di norme, ho citato le cooperative sociali, l'associazionismo, le Onlus, le Ong. Quindi una serie di norme e di interpretazioni prevalentemente di tipo fiscale, per dare qualche agevolazione fiscale, per aprire il terzo settore a iniziative che avessero anche un po' di benzina fiscale, di agevolazioni per favorire le donazioni, la raccolta fondi da parte degli enti, però la normativa è rimasta quella. Dovrà essere rinnovata, ci sono già tutte le premesse perché lo sia, anche come Agenzia ce ne siamo occupati.

Devo dire però che, obiettivamente, questa norma del Codice Civile - e questa serie di leggi che sono venute in modo confuso, per rispondere alle esigenze della società - non hanno creato un qualcosa di sistematico per il terzo settore; forse è peggio, forse meglio, non lo so. Se pensiamo con l'approccio del giurista che vuole regolamentare - non come il diritto comune anglosassone che va per casi, ma quello italiano, che segue il diritto romano e che quindi vuole dare un quadro giuridico a tutti gli istituti - è un male, perché non abbiamo una legislazione di settore. Se invece parliamo alla società, la società è andata avanti, è cresciuta: se guardiamo i numeri le statistiche del 2001 parlano di numeri enormi sul piano dell'occupazione, del numero degli operatori, quindi c'è uno sviluppo del terzo settore. Nel 2011 dovrebbero uscire i numeri del nuovo censimento; ma noi, partecipando, abbiamo visto che l'ISTAT non ha i soldi per censire il terzo settore. Quindi non avremo i dati ISTAT del terzo settore. Peraltro ci sta pensando Tremonti, perché ha richiesto la compilazione alle associazioni - non a tutto il terzo settore - di un modello che deve essere presentato entro il 15 dicembre, non tanto per colpire o tassare gli enti come prima battuta, ma per mappare, per avere un quadro, per sapere quali siano i circoli, le associazioni.

Questa è l'idea generale della mappatura. L'idea che c'è sotto - chiara e condivisa anche dall'Agenzia delle Onlus, l'obiettivo giusto e utile per tutti - è anche quella di eliminare gli abusi nel terzo settore. Ho sempre sostenuto che le false *non-profit* cacciano le buone *non-profit*. Laddove c'è un utilizzo dello strumento *non-profit* fasullo (come in molti

ambiti, circoli sportivi, ricreativi, ristoranti, pizzerie, palestre ecc.) ci sono delle Onlus o associazioni sportive che non sono degli enti *non-profit* ma sono imprese camuffate da enti *non-profit* per non pagare le imposte. Allora in questo caso, ovviamente, condividiamo il fatto che siano colpite. Questo adempimento preoccupa il mondo *non-profit*, perché ciascuno in casa propria qualche cosa di non perfetto ce l'ha, possono esserci delle piccole irregolarità. Il Ministero però ha precisato: sappiamo bene questo, l'obiettivo non è di colpire l'intero *non-profit*. Anche l'idea di arrivare alla determinazione di una legge quadro, a mio avviso, è un po' difficile da realizzare. Anche come Agenzia abbiamo fatto una proposta di riforma del Libro I, perché dovuta: non credo però che si arrivi ad una riforma del Libro I tra breve. Anche perché per noi, tutto sommato, va meglio la situazione attuale. Anche nel caso delle società di mutuo soccorso, se si inquadra bene la normativa, se si individuano le norme di riferimento, si risolve la questione di quale è il comparto di riferimento.

Un dibattito si è svolto negli ultimi anni, proprio sul Libro I del Codice Civile in riferimento ad enti, associazioni, fondazioni e comitati, un dibattito giuridico. Il contenuto è questo: abbiamo nel Libro I del Codice Civile sia le associazioni e fondazioni che le imprese, sono i due modelli. Quindi: terzo settore Libro I, imprese Libro V. Però in questi anni, dagli anni '80 in avanti, il mondo del *non-profit* (Libro I) ha sviluppato per crescere una serie di iniziative economiche a livello non di imprese *for-profit*, ma a livello di affinità commerciali, che hanno snaturato la loro natura storica. Questo ha fatto sì che gli enti del Libro I attivassero iniziative di tipo commerciale, non soltanto per avere dei fondi, ma anche perché queste attività erano collegate ai loro tavoli di formazione. Per cui, facendo un esempio, può capitare che una fondazione di ricerca persegua un'attività non solo di ricerca pura, ma anche di ricerca con corrispettivi economici per finanziare la ricerca stessa. Potremmo continuare, possono essere messe nelle associazioni i bar, che rappresentano un'attività commerciale, non per fare i baristi, ma perché questo luogo di ritrovo magari finanzia le altre attività. Se guardiamo poi nel campo dell'assistenza, si sono sviluppate nella sanità tante attività *non-profit* che hanno contenuti simili a quelli che hanno le imprese del Libro V del Codice Civile, che sono S.p.A. che hanno una finalità di lucro. Quindi l'elemento differenziatore può venir meno, si è creata un'area grigia.

Devo dire, però, che proprio nel 2006 è stata emanata la legge sulle

---

imprese sociali e nel 2008 si è dato avvio all'impresa sociale. L'impresa sociale può essere Libro V e Libro I, ma che scinde la forma dell'impresa sociale. Può essere o una fondazione, o un'associazione, o un S.p.A., o un S.r.l., o una cooperativa, quindi dice: io mi do delle regole interne, non distribuisco i profitti, in caso di scioglimento do tutto al *non-profit*, regolamento la *governance*, però opero in alcuni campi specifici. Assistenza, sanità, scuola, ricerca, cultura, ambiente: lo faccio, ho un corrispettivo, ma non voglio guadagnare, voglio sviluppare l'attività ideale. Questa legge, appena è stata istituita, non ha avuto una grande fortuna, perché manca la benzina fiscale: parla sempre di imprese- di socialità, di cultura, però poi se la cassa dello Stato non è capiente, non riesce a regolare il settore. Però questo modello esiste. Abbiamo quindi le associazioni e le fondazioni "pure" - diciamo - abbiamo le imprese e abbiamo le imprese sociali. Quindi, tutto sommato, la riforma del Libro I non è così necessaria; lo dico io, non tutti sono d'accordo. Sarebbe anche necessaria, ma non siamo in grado di portarla avanti. Abbiamo questo terzo caso, tra Libro I e Libro V, che potrebbe consentire iniziative commerciali, dare lo sviluppo anche dimensionale, economico al settore. Quindi tutto sommato il quadro normativo si è completato. Certo al momento manca la benzina fiscale. Qui la scelta sta al governo e alla disponibilità che ha verso questo settore. Io credo - e lo abbiamo detto più volte - che se si desse qualche agevolazione fiscale non si toglierebbe al bilancio dello Stato una grande ricchezza, al contrario - in questo momento di crisi dell'occupazione, soprattutto giovanile - si potrebbe dare veramente avvio allo sviluppo dell'occupazione. Quindi forse la valutazione la devono fare i politici.

È quanto vogliamo proporre come Agenzia. Questa è una scelta che deve derivare, a mio avviso, anche dall'insegnamento della storia che vi accennavo. Mi sono messo a guardare qualche testo dell'800, perché come Agenzia abbiamo fatto un documento sul bilancio di esercizio; riteniamo che sia importante che gli enti *non-profit* facciano bene i loro rendiconti. La trasparenza è importante per il loro sviluppo, le imprese hanno la spinta del proprietario: se perde si dà da fare per migliorare, se guadagna è contento, se è intelligente e socialmente responsabile sviluppa, altrimenti è egoista e magari fallisce. Hanno dei meccanismi di garanzia diversi. Anche lo Stato ha i suoi meccanismi. Il *non-profit* deve essere trasparente, deve essere democratico, aperto alla società in cui vive.

E quindi abbiamo fatto degli schemi di bilancio che sono pubblicati sul sito dell'Agenzia. Proprio ieri, abbiamo approvato invece un secondo documento, che sarà pubblicato sul sito dell'Agenzia, che si riferisce al bilancio sociale. Abbiamo fatto anche una piccola ricerca, nulla di nuovo sotto il sole; se noi andiamo a guardare i bilanci, legge Crispi del 1898 questa rendeva il conto rurale. Il conto rurale è quello sociale di oggi. Andando anche prima - tra il 1850 fino alla legge Crispi - si redigeva un conto rurale, il quale diceva sostanzialmente: non bastano i numeri, dobbiamo integrare i numeri del bilancio di esercizio con la spiegazione di quello che abbiamo fatto, delle difficoltà che abbiamo incontrato, delle possibilità che abbiamo di migliorare la società, eccetera. Quindi credo che dalla storia si possa ricavare una spinta per fare meglio.

Come Agenzia abbiamo fatto bilanci di esercizio, bilanci sociali, abbiamo guardato con interesse alle fondazioni ed alle linee guida per la raccolta fondi. Anche questo è un aspetto delicato. La società italiana è molto generosa, ma con la crisi comincia a sentirsi anche qualche rallentamento. Ma ci sono anche molti abusi. Noi collaboriamo con la Guardia di Finanza in tanti casi, proprio perché si scoprono delle cose incredibili sulla raccolta fondi. E quindi abbiamo fatto le linee guida, in parte sono anche condivise con la Guardia di Finanza, che poi è il soggetto che può muoversi per bloccare queste iniziative. Il rafforzamento del mondo *non-profit* fa bene a tutti, se ci sono delle linee-chiave, se c'è trasparenza si cresce. Se dovessimo avere anche la benzina fiscale, meglio. Qui tutti devono spingere. Ci comportiamo meno come *non-profit*, diamo occupazione, possiamo sviluppare il *welfare* e la mutualità, che secondo me è molto trascurata in Italia rispetto alla Francia e ad altri paesi. Quindi penso che sia un argomento del futuro molto interessante. Se vogliamo poi riferirci anche a qualche ideale, a qualche idea forte per un'organizzazione importante, nella *Caritas in Veritate* per la prima volta il Papa parla dei *non-profit*, per la prima volta parla del dono del volontariato come istituto. Per la prima volta parla della possibilità di trasformare le imprese; non i soggetti che hanno dimostrato con la crisi finanziaria di non essere il soggetto ideale, il soggetto importante, ma con finalità lucrative che li spinge ad autodistruggersi. Quindi il settore *non-profit*, le modalità di impresa sociale, impresa responsabile, hanno programmi in pro-



---

spettiva. Devono dimostrare, con la trasparenza, con la rendicontazione, con la buona amministrazione, di meritarsi spazio da togliere alle imprese commerciali. Auguri per la fondazione.

## **Americo Pagliara**

Ringraziamo il professor Propersi

Prima di proseguire negli interventi voglio leggere il messaggio della senatrice Fiorenza Bassoli della Commissione Sanità del Senato, invitata a questo convegno, ma purtroppo impedita da impegni istituzionali.

*Gent.mo Presidente, sono sinceramente dispiaciuta di non poter partecipare al Convegno organizzato dalla Fondazione Cesare Pozzo.*

*Purtroppo stiamo votando in Senato la Finanziaria 2010, ed è mio compito non mancare ai miei doveri istituzionali. Ritengo l'argomento al centro della Vostra discussione di grande interesse. La crisi colpisce sempre di più le famiglie e le imprese eppure nella Finanziaria non sono contenuti interventi per rilanciare il paese e sollevare dalla paura per il futuro le famiglie. In questo documento la spesa per la Salute risulta molto ridimensionata, per un settore che non è solo di spesa, ma che ha natura economica, è fattore d'innovazione tecnologica e scientifica e di occupazione. L'Europa ha detto che la salute è la ricchezza di un paese, eminenti economisti sostengono che nel PIL di un paese deve essere calcolato il livello di benessere delle persone.*

*Penso perciò che sia miope una politica di tagli, senza una capacità di scelta delle priorità proprio in questo momento così difficile, il ruolo della Cooperazione diventa essenziale, in particolare quando è in grado di rinnovarsi, come voi avete fatto, in uno spirito di mutualità che dagli albori del Movimento dei lavoratori, del nostro paese, traccia un filo di continuità e sottolinea il grande valore della solidarietà. Nel momento in cui il Governo taglia i fondi per i Livelli Essenziali d'Assistenza, non possiamo non riconoscere come sia ancora più importante un'attività mutualistica integrativa per consentire alle persone di curarsi indipendentemente dalle loro capacità economiche, nello spirito dell'universalismo che ispira il nostro sistema sanitario. Sperando in una prossima occasione d'incontro, auguro molto successo alla vostra iniziativa, e invio un*

*saluto cordiale e fraterno a tutti i partecipanti all'incontro. Senatrice Fiorenza Bassoli.*

Torniamo all'album di famiglia, alla società di Mutua Soccorso Cesare Pozzo, con il professor Stefano Maggi.

### Stefano Maggi



Docente Storia  
delle  
comunicazioni  
Università di  
Siena

Dopo gli interventi e le relazioni che mi hanno preceduto, torno sull'argomento particolare, che è proprio l'album di famiglia nostro, come Società di mutuo soccorso Cesare Pozzo. Alcuni di voi hanno già visto e sentito la mia relazione in proposito, per gli ospiti esterni invece forse è la prima volta. Qui vado a focalizzare la nostra storia, dal 1877 fino quasi ai giorni nostri, ricordando come la Società di mutuo soccorso in questi 132 anni di vita ha avuto tante difficoltà, specialmente sotto il fascismo, ma in cui ha saputo costantemente rinnovarsi. Quello che ci diceva prima il Presidente, riguardo all'estensione europea del movimento mutualistico ed agli accordi in corso verso una dimensione sovranazionale, sono evidentemente un simbolo di questo tentativo costante di rinnovamento. Per la verità, questi contatti europei c'erano già stati alla fine dell'800, perché già all'epoca, nell'ambito mutualistico e prima ancora nell'ambito sindacale, i ferrovieri si muovevano con un costante contatto oltre confine, che è stato quindi una caratteristica di lungo periodo e che poi ora si va probabilmente a focalizzare e a realizzare. Comincio con questo simbolo che viene dal Piemonte, dove è nata la prima società di mutuo soccorso - che ora ha un museo molto bello a Pinerolo - quello delle mani congiunte, che danno il simbolo del mutualismo. Vorrei ricordare anche che, forse, era questo simbolo del mutualismo delle mani congiunte il terzo pilastro della rivoluzione francese, la *fraternité, liberté, égalité*: da questo concetto di *fraternité* nasce anche l'idea dell'aiutarsi reciprocamente, che viene dal basso, come molto bene ci ha detto il professor Degl'Innocenti. Io faccio dei piccoli *flash*, senza particolari riflessioni complesse sul legame tra la società di mutuo soccorso e la storia in generale. Faccio dei *flash* che riguardano proprio la società, perché nella parte introduttiva il professor Degl'Innocenti ci ha già dato il quadro complessivo, sia dei ferrovieri, sia del mutualismo e cooperativismo, e come questi si leghino alla storia d'Italia. Le città: intanto un piccolissimo ragionamento sul fatto che i ferrovieri erano

---

in un contesto urbano. Il mutualismo nasce come fenomeno urbano, perché nelle campagne era la famiglia grande, la famiglia patriarcale che dava l'aiuto in caso di necessità; non era così per chi si era inurbato. Il processo di inurbamento comincia già nell'ottocento, anche se poi è più cospicuo nel novecento, i ferrovieri si trovavano in genere a vivere nel contesto urbano, con le condizioni di vita assai dure per i macchinisti - sono state ricordate prima erano veramente difficili nell'ottocento. Con una forte incidenza degli infortuni e delle malattie professionali, che quindi danno la necessità di un aiuto reciproco in caso di difficoltà. Anche questo è già stato ricordato dalle statistiche.

La situazione al 31 dicembre 1862 vedeva 443 società operaie che erano concentrate in Piemonte, dove erano nate a seguito dello Statuto Albertino, e poi in Liguria, in Lombardia, Toscana e Umbria. In questo censimento, da 408 società con 111.000 soci effettivi, il Comune di Milano ne aveva ben 38 di società operaie mutualistiche, con oltre 9000 soci. Torino ne aveva meno perché erano più grandi e avevano più associati. C'erano sia società territoriali, sia società professionali; in questo ambito delle professionali nascono quelle dei ferrovieri. Il mutualismo dei ferrovieri è ricordato, come data di nascita, nel 1862 a Torino; al deposito locomotive. I sodalizi avevano lo scopo di soccorrere familiari e soci in caso di decesso. Perché gli infortuni nell'ambito professionale, ed anche le malattie professionali, portavano al decesso e quando spariva il capofamiglia chiaramente si era nei guai. Quindi da lì nasce il mutualismo dei ferrovieri. Anche se siamo dopo l'unità d'Italia, però è sempre il Piemonte che ha dato origine alle società di mutuo soccorso, poi i ferrovieri, erano la principale aristocrazia operaia, nel senso che erano istruiti, avevano lo stipendio sicuro, avevano un padrone contro cui lottare. Ma non era propriamente un solo padrone, perché le società ferroviarie erano private fino al 1905, quando nascono le Ferrovie dello Stato.

Ma l'idea che comunque questo fosse un servizio pubblico, dava ai ferrovieri una spinta in più per unirsi e poi per sindacalizzarsi con la fine dell'ottocento. Gli operai delle officine di riparazione e poi il personale dei treni, a partire da macchinisti e fuochisti, furono i più ricettivi alle forme associative. Sia il sindacato che poi la politica hanno una forte diffusione tra i ferrovieri: lo sappiamo bene, perché poi Mussolini, quando arriva, fa una cospicua epurazione, in cui

manda via 50.000 ferrovieri. Il motivo era che erano sindacalizzati più degli altri ed anche politicizzati con il partito socialista, più degli altri. Quando si comincia a diffondere l'associazionismo, è importante il fatto che i ferrovieri viaggiassero e che tra l'altro si spostassero per lavoro. Per esempio Cesare Pozzo ha una storia molto complessa dal punto di vista professionale: lui era nato a Serravalle Scrivia, che allora era in Liguria e non era in provincia di Alessandria, ma in provincia di Genova. Poi va a lavorare al deposito di Pontedecimo, ora non c'è più niente, ma all'epoca era un deposito importante; poi da Pontedecimo va a Udine, poi viene a Milano e qui diventa Presidente della Società di Mutuo Soccorso tra Macchinisti e Fuochisti, dando l'impulso necessario per diventare poi la guida di tutto il movimento dei lavoratori; da qui poi viene trasferito, per il suo inizio di attività sindacale, in provincia di Cuneo.

Poi va a Siena ed infine a Livorno: quindi ha uno spostamento continuo nell'ambito della carriera, che era abbastanza tipico anche degli altri ferrovieri. Questo continuo viaggiare per l'Italia dà la possibilità di scambiare le idee, quindi c'è una diffusione delle idee di associazionismo che è più forte rispetto agli altri lavoratori, che invece erano più legati al loro territorio di appartenenza. Il mutualismo si diffonde anche a livello di singoli impianti: vi ho messo una foto di una società mutua che ho trovato a Siena, che è degli anni dell'età giolittiana, e si vede anche quanto importante fosse il fatto di comunicare agli altri che si faceva parte della Società di mutuo soccorso. Cioè ci sono tanti manifesti, sia per l'adesione al mutualismo, sia per l'adesione agli scioperi, che fanno vedere le facce: ci si metteva la faccia nell'adesione mutualistica, per far vedere agli altri che si era soci di un qualcosa che era evidentemente ritenuto molto importante. Vado rapidamente alla società dei macchinisti: il 1° maggio 1877 è stato più volte ricordato viene fondata qui a Milano la Società di Mutuo Soccorso tra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia. Era la prima organizzazione di mestiere che andava su un territorio molto vasto: le ferrovie in alta Italia gestivano sostanzialmente tutta la rete del nord, fino a Firenze. Quindi tanti impianti ferroviari, tanti lavoratori che aderivano a livello professionale a questa società: avevano gli stessi bisogni, le stesse rivendicazioni da sostenere e questa è la forza che dà poi luogo a questa emersione, che è il sodalizio.

---

Nel manifesto di propaganda del 1877 - valeva la pena rileggerlo ancora, perché è molto significativo ed anche commovente, se vogliamo - dice: *“In mezzo alle tante società di mutuo soccorso sorte da ogni parte, ne mancava una che raccogliesse una classe numerosa e bisognevole dei soccorsi, qual è quella dei macchinisti e fuochisti della ferrovia dell’alta Italia. Noi tutti che lavoriamo ascritti alla grandiosa istituzione di queste ferrovie - vedete, la meravigliosa istituzione di queste ferrovie, il tema del treno e del progresso, la convinzione di svolgere un ruolo importante anche nella società nazionale che torna, anche in questi piccoli concetti di un manifesto del ’40 - “Qualunque sia il nostro deposito, abbiamo le stesse necessità, gli stessi desideri e tendiamo tutti verso quello stesso miglioramento che il nostro assiduo lavoro ci fa sperare. Noi non vogliamo unirci, né per sospendere, né per impedire, né per rincarare i lavori - ricordo che lo sciopero era vietato allora - vogliamo solamente ripararci dalle disgrazie che ci possono colpire. Vogliamo poter legalmente aiutare i fratelli che soffrono. Unitevi tutti con noi, se volete compiere qualche cosa di utile, perché è con l’unione di tutti che noi, poveri e deboli come siamo, se trovati potremo diventare una forza”.*

Questo è il manifesto di propaganda per l’adesione, la Società di mutuo soccorso del 1877, la prima adunanza generale si terrà poi, nel 1878 a Milano. Si realizza lo statuto, a quel punto si accresce il numero dei delegati. Nel 1878 arriva anche Cesare Pozzo dal deposito di Pontedecimo. Qui ho riportato lo statuto del 1882. Abbiamo riordinato l’archivio storico della Società di mutuo soccorso e gli statuti ci sono tutti, dal 1878 in poi. Sono cambiati nel corso del tempo, ma nella loro successione ci danno l’idea di un’evoluzione continua della Società di mutuo soccorso, sempre con il principio della fratellanza, fino ai giorni nostri. Nel 1885 arriva Cesare Pozzo a Milano, la Mutua dei macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Alta Italia diventa Società di Mutuo Soccorso tra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane, anche perché in quel momento c’era un riordinamento delle ferrovie: svanisce l’Alta Italia, vengono fuori la rete mediterranea, la rete adriatica, la rete sicula. Poi nel 1905 si andrà alle Ferrovie dello Stato. Comunque nell’85 è nazionale la Società di Mutuo Soccorso. Pozzo diventa Presidente nell’aprile dell’86, dà lo slancio necessario per affermarsi definitivamente. Rimane Presidente fino all’89, quando - come dicevo prima - viene trasferito per toglierlo di mezzo in sostanza, perché avevano

paura che preparasse uno sciopero. In realtà lui dice che non stava preparando lo sciopero, ma stava semplicemente sensibilizzando i lavoratori al mutualismo. Però il Prefetto ha paura e lo traslocano d'imperio fino a Moretta.

Rimane comunque lui l'anima della mutua anche negli anni successivi, nonostante sia lontano a lavorare. Pozzo - è noto - muore nel 1898, c'è la repressione un po' in tutta Italia e in particolare a Milano, lo scioglimento di tutto quello che il movimento operaio aveva costruito: Pozzo vede crollare tutti i valori. Tra l'altro era pronta la Casa del Ferroviere, dove ci troviamo noi ora, qui eravamo vicini alla vecchia stazione di Milano centrale; che non era quella attuale, che è del '31, era una stazione di transito che era qui vicino. Era pronta la Casa del Ferroviere, la occupano le truppe di Bava Beccaris e questo per Pozzo - che soffriva già di esaurimento nervoso - è il colpo di grazia, si getta sotto le ruote della locomotiva di 15 maggio 1898 a Udine, dove aveva a lungo lavorato.



La vecchia  
stazione di  
Milano

L'*Avanti!* del 20 maggio 1898 riporta il necrologio, anche questo lo voglio leggere: *“Di carattere tenacissimo, mai sfiancato dalle persecuzioni dell'amministrazione a cui sempre tenne testa, senza esserne per un solo istante sconfortato. Era di indole ricchissima, inoltre le sue qualità e preparazione stavano attestando il numero grandissimo dei suoi scritti, indole tecnica, storica e di propaganda. Il suo stile era sobrio, corretto, lucidissimo, i suoi scritti densi di pensiero rivelavano anziché un autodidatta, un uomo che avesse ricevuto in un corso regolare di studi una cultura superiore. Il suo nome sarà segnato a caratteri d'oro nella storia dell'organizzazione operaia”*.

E in effetti da allora Cesare Pozzo non è stato mai dimenticato. Ricordo che quando ho cominciato i miei studi, Cesare Pozzo l'ho già trovato nei libri di storia del socialismo, del mutualismo. Quindi non era mai stato dimenticato, nel 1898 quando muore ha l'età di 45 anni, quindi molto presto. Vado rapidamente avanti con il novecento. La legislazione sociale comincia ad affermarsi nel primo novecento. La mutua dei macchinisti e fuochisti però continua a svilupparsi. Qual è il punto cardine per lo sviluppo? Sono i problemi penali e civili legati al lavoro di macchinista. Quindi le gravi responsabilità personali, nell'ambito penale e anche economico, nell'ambito civilistico, portano la società di mutuo soccorso a continuare a svilupparsi. Che cosa dà? Non si vede molto bene lì, però c'è il sussidio di malattia quando le società ferrovia-

---

rie - poi Ferrovie dello Stato - non pagano più la malattia. Quindi tutto quello dove non arrivava lo Stato sociale, cercava di farlo la mutua. Questa è una costante per tutto il novecento. Qui, nel 1905 - piccolo *flash* - viene proclamato lo sciopero nazionale dei ferrovieri, contro il progetto di statalizzazione. Questa sede è abbastanza simile ad ora, perché è stata ristrutturata nello stile dei primi del novecento, qui si proclama il primo sciopero nazionale di categoria, che è quello dei ferrovieri: blocca i treni.

Poi c'è una sconfitta, sostanzialmente, perché il Parlamento va avanti, approva ugualmente il progetto di legge e i ferrovieri poi tornano al lavoro. Però questa copertina della *Domenica del Corriere* ci ricorda da oltre 100 anni che in questo salone fu proclamato il primo sciopero nazionale dei ferrovieri. Arriviamo al fascismo. Nel 1924 c'erano tante mutue nel territorio nazionale, alcune erano riconosciute, altre erano rimaste associazioni di fatto, perché non avevano avuto il riconoscimento che dava degli obblighi di legge. Il regime fascista nel 1925 scioglie la Federazione Italiana delle Società di mutuo soccorso, però queste associazioni in gran parte continuano ad esistere. Anche la Macchinisti e Fuochisti fa una tenace opposizione al fascismo. In un documento del 1930, si legge che *"Colpire oggi la Mutua dei macchinisti e fuochisti, che tanto ha dato senza mai nulla chiedere, significa colpire al cuore il movimento dell'assistenza e della mutualità"*. Si cerca di fonderla con l'Istituto fascista delle comunicazioni, uno dei tanti enti - direi parastatali, con un concetto successivo - che era stato fondato, cercano di metterla all'interno di questo istituto.

Si ribella sempre, viene commissariata, però alla fine si rinuncia completamente alla fusione e la Mutua fin dal 1936 continua a riscuotere le quote mensili nella stazione centrale; quindi va avanti anche sotto il regime fascista, con una tenace opposizione, ma comunque continuando a fare la sua attività mutualistica, alla fine con qualche problema ce la fa. Poi arriva il secondo dopoguerra, il mutualismo era rimasto un punto di riferimento. Ricordo che qui vengono tanti dei ferrovieri licenziati con l'epurazione del '22-'23, vengono a lavorare qui, addirittura si raccontava di una cooperativa per far lavorare questi ferrovieri licenziati. Quindi era nato un punto di riferimento per la categoria in tutto il ventennio fascista. Nel '45 c'erano più di 5000 iscrizioni. Cresce rapidamente anche negli anni successivi. Dal '47 il nuovo nome è Mutua del personale di macchina delle Ferrovie dello



*La copertina della Domenica del corriere che illustra l'assemblea dei ferrovieri in occasione dello sciopero del 1905*

Stato: il nome è stato cambiato più volte dal 1877. Negli anni '60 e '70 rafforza ancora la propria presenza nella categoria, sempre con questa specificità del lavoro in ferrovia e quindi dando quelle garanzie che lo Stato sociale non dà. Nel 1972 la Mutua è molto diversa da quella di oggi. Arriva la tutela legale - ed è quella che oggi è contenuta nella prestazione professionale - poi arriva il sussidio di detenzione - brutta cosa, quando si finiva per strada per incidenti nel corso del servizio - il sussidio di sospensione, il sussidio di morte, di liquidazione e il sussidio di malattia, quando dopo un certo numero di giorni non veniva pagata la malattia dalle Ferrovie dello Stato.

Queste erano le caratteristiche di allora della Società di mutuo soccorso. Quindi non faceva l'integrativo sanitario come oggi, ma con queste caratteristiche dei macchinisti era riuscita a svilupparsi, perché c'era anche un legame forte con il sindacato. Anni '70: nel 1977 c'è una nuova generazione di dirigenti, tra cui Gabriele Ferri che è il Presidente, viene modificato l'articolo 2 dello Statuto, si cambia denominazione in Società Nazionale di Mutuo Soccorso tra Ferrovieri FS. Ho ritrovato la scheda di mio padre che era un capotreno, che nel 1977 si iscrisse alla società di mutuo soccorso, quando era aperta al personale viaggiante. Le caratteristiche erano sempre le solite: sospensione, morte, malattia, liquidazione, detenzione. Quindi a questo punto, però, c'è la forte crescita, perché dai macchinisti che erano una categoria molto consistente all'interno delle ferrovie - una delle più grosse - ma che comunque erano limitati a 15.000 persone circa, si estende a tutti i ferrovieri che erano all'epoca quasi 200.000; quindi la Società di mutuo soccorso ha un forte sviluppo anche quantitativo. Diventa da questo punto in poi la più grande d'Italia. Nel '77 c'è naturalmente la celebrazione del centenario della Società di mutuo soccorso.

Nasce la biblioteca Cesare Pozzo, che ora ha la nuova sede, questo grazie al Presidente di oggi che è Giovanni Sica, che ci ha dato una sede molto bella. Nel '79 nasce il giornale *Il Treno*, che tuttora continua come organo d'informazione della Mutua; nel 1980 la Mutua viene aperta a tutti i lavoratori. Si superano i 30.000 soci, un decennio dopo si arriva ad oltre 80.000 e siamo ancora oltre 80.000; dopo un periodo di decrescita c'è stato un incremento negli ultimissimi anni e quindi è rimasta di gran lunga la più grande d'Italia. Nel 1986 la Mutua cambia nome, diventa "Società Nazionale di Mutuo Soccorso tra ferrovieri e lavoratori dei trasporti". Poi nel 1994 arriva



---

al nome attuale: “Società Nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo”, i soci ben ricordano questo passaggio. Da allora siamo con il nome di Cesare Pozzo, che ha caratterizzato un po’ tutta l’attività da allora in poi: la biblioteca è diventata “Biblioteca Cesare Pozzo”, la fondazione è intitolata Cesare Pozzo. Quindi quella che era conosciuta come la “macchinisti e fuochisti” per un secolo, oggi è conosciuta come la “Cesare Pozzo” un po’ dappertutto. Le prestazioni oggi - per gli ospiti esterni - le ricordo rapidamente. Abbiamo ora sia la professionale, sia però una serie di prestazioni diverse, che sono sostanzialmente un integrativo sanitario: cioè dove lo Stato sociale si è ritirato, si è reinserito il mutualismo, per dare la possibilità con l’unione dei soci di avere delle tutele. Queste prestazioni si chiamano anche “tutela globale” - che è la prestazione base - “prima tutela” per una parte più ridotta. Poi ci sono molte prestazioni aggiuntive.

Io ho moglie e due figli e ho sia quella globale, la “salute più”, e anche la “partner”. È qualcosa che ritengo molto importante per la tutela anche dei miei familiari. Facendo gli scongiuri, se dovesse sparire, sono 15.000 euro che l’Associazione di mutuo soccorso dà alla famiglia, è un aiuto consistente e che comunque ricorda ancora questa fraternità, questa unione nell’ambito del lavoro che vien dall’ottocento, ma che ritengo sia ancora un concetto fondamentale oggi. Finisco rapidamente con una piccola riflessione sul movimento mutualistico: le società di mutuo soccorso sono le più antiche forme associative. Le filiazioni come cooperative di consumo, lo Stato sociale un po’ l’hanno schiacciato nel secondo novecento, il concetto del mutualismo si è perso. C’è un patrimonio economico, un patrimonio storico, un patrimonio anche morale, però, che queste società di mutuo soccorso - che sono ancora molto numerose - hanno e che va riportato alla luce, in tutti i modi in cui si riesce a farlo. Però va ricordato anche che le piccole società di mutuo soccorso, in gran parte, si erano dedicate nel secondo novecento a scopi di intrattenimento, luoghi di circoli ricreativi essenzialmente; quindi non più attività relative alle professioni, non più attività relative all’integrativo sanitario, ma semplicemente gestione del divertimento.

Tuttora in parte è così. Però, io il settore mutualistico lo vedo comunque in crescita, perché mi sembra che in questo momento storico sia davvero fondamentale. Poi il prof. Propersi ci ha ricordato

come sia vitale tutto questo movimento, dal terzo settore fino a scendere al mutualismo. Però il termine “mutua” - sono andato a cercarlo nel vocabolario degli anni '70 - aveva assunto un significato diverso da quello originario, erano gli istituti delle assicurazioni sociali: per i dipendenti pubblici era l'ENAPS per esempio, mettersi in mutua significava mettersi in malattia, in sostanza. Quindi anche nel senso comune della gente, il termine mutua aveva assunto un significato diverso dal periodo originario. Poi è stato superato anche questo, ed ora bisogna cercare di diffondere quel concetto ottocentesco di fratellanza e di aiuto reciproco. Nell'ultima immagine vediamo ancora le mani congiunte, per ricordare i principi del mutuo soccorso. Ricordo ancora che la mutua dei macchinisti ha mantenuto un'autonomia ed una vitalità rare. C'è anche - mi preme ricordarlo - la conservazione della memoria, altrettanto rara. Il simbolo della biblioteca Cesare Pozzo - lo abbiamo ricordato - è l'archivio che abbiamo riordinato, ma anche la Fondazione Cesare Pozzo: quindi un'identità che deriva dal passato e che è tuttora viva nel presente. Alla base di questo, c'è stato il forte senso di gruppo tra la grande famiglia dei macchinisti, poi dei ferrovieri in genere, e poi anche la capacità di rinnovarsi per adattarsi al contesto sociale di riferimento.

Oggi non siamo qui per parlare di questo e mi piace concludere con un'idea che, nell'ambito dell'Unione Europea, ora bisogna guardare anche al di là dei confini. Quindi andare anche oltre il contesto nazionale, con questa idea della fratellanza e con questo concetto che ci viene dal passato e che deve caratterizzare anche le generazioni future, almeno speriamo. Grazie per l'attenzione.

### **Americo Pagliara**

Nell'introdurre Placido Putzolu, devo necessariamente fare una riflessione insieme a voi. La FIMIV, come la conoscevamo fino a qualche anno fa, non diciamo che aveva solo compiti di rappresentanza, però non era la FIMIV di oggi. Le cose che ha detto Propersi per esempio, pensate al Libro I - Libro V del Codice Civile: essere infilati da una parte o dall'altra, o restare e mantenere una specificità, per il mutuo soccorso è una battaglia grande, che significa prima dover raccogliere e guidare tutte le forze della mutualità che servono al paese, che ci sono e che guardano avanti. Per rilanciare la Fimiv è stato necessario

---

un enorme discorso di approfondimento, di ricerca, di nuova operatività. Questo sforzo è certamente di un uomo e di una staff rinnovati. Se la locomotiva che ha indicato stamattina Giovanni Sica si è potuta muovere, si sta muovendo e si muove a nome di tutti, lo dobbiamo ad una ritrovata forza all'interno della nostra Federazione.

In questa Federazione oggi ci sentiamo a casa, insieme a tanti altri, a sostenere la sfida del difficilissimo il passaggio, soprattutto quello di carattere normativo, che stiamo attraversando. Ci stiamo facendo le nostre battaglie mantenendo la nostra tradizione, mantenendo il nostro modello specifico di mutualità. Il discorso dell'integrazione sanitaria, che i fondi vadano in una certa direzione e che possano esserci diversi soggetti pronti ad intervenire sui bisogni, i rapporti con Legacoop, tanti sono i terreni su cui ci stiamo avvantaggiando in questo grande momento di sviluppo della Federazione Italiana Mutualità Integrativa Volontaria. E Placido Putzolu è il soggetto che più ha tradotto e continua ancora a tradurre, questo nuovo corso, quindi meglio di tutti può parlarci di questo particolare momento della mutualità in Italia.



*Presidente  
Fimiv*

## **Placido Putzolu**

Grazie Americo. Con una battuta si potrebbe dire che sei troppo generoso, troppo buono. Mi dai un *assist* per poter riprendere il filo del discorso e recuperarlo fin dall'inizio, per dare un senso alle cose che abbiamo sentito nel presente e nel futuro. Un senso perché, come ha ricordato Giovanni Sica nella sua relazione introduttiva, la memoria ha un significato per noi se è portatrice di un progetto e quindi si è accompagnata da un progetto per il presente e per il futuro. Questo non toglie che una rievocazione storica sia utile, anzi ho molto apprezzato gli interventi, in particolare del professor Degl'Innocenti, oltre ovviamente quello del professor Maggi che è stato più interno alla nostra storia della Cesare Pozzo. Abbiamo visto come c'è questo intreccio continuo, c'è stato nel passato e c'è tuttora; tra le diverse espressioni del movimento democratico in Italia, del movimento dei lavoratori, della cooperazione, del movimento mutualistico, della stessa Federazione che nasce. Se da un lato sono state le società di mutuo soccorso ad aver dato il via alle forme cooperativistiche, e quindi successivamente anche alle Camere del lavoro, nel 1900 ci si rese conto che queste organizzazioni - che erano dislocate ormai tutto il territorio nazionale - avevano

bisogno di un movimento organizzativo nazionale. E fu la stessa Lega delle Cooperative - che poi si chiamò Lega Nazionale delle Cooperative e Mutue - a promuovere nel 1900 la Federazione Nazionale delle Società di mutuo soccorso.

Quindi c'è questo continuo intreccio; dopodiché questa Triplice del lavoro, il ruolo propulsivo della Federazione per quanto riguarda le battaglie, le conquiste sociali. Il primo Ministro del lavoro fu il Presidente della allora Federazione nazionale di società di mutuo soccorso e così via. Ma noi intendiamo collocare tutto questo in una realtà odierna ed in una prospettiva - accenno brevemente - che voglio delineare. Vi do quindi degli *input* su delle questioni che ci coinvolgono in questa fase. Molte di queste sono state già, ripeto, ricordate dal Presidente della Cesare Pozzo Giovanni Sica, in particolare riguardo al tema delle alleanze. Quindi della necessità, più che della opportunità, che, per fronteggiare il futuro - che è ricco di prospettive, di opportunità, ma è anche denso di soggetti che si pongono in chiave competitiva rispetto al nostro *modus operandi* - noi abbiamo bisogno di rafforzare la nostra capacità competitiva. E quindi è stato individuato questo *partner* che ha delle affinità con la nostra visione, con la nostra missione stessa, e insieme a questi *partner* francesi intendiamo riprendere questo percorso e garantirci un futuro insieme; non solo come Cesare Pozzo come è stato ricordato, ma insieme ad una realtà che è articolata e diffusa. Una opportunità che viene quindi offerta alle altre istanze del movimento mutualistico.

Noi abbiamo una realtà diffusa sul territorio, delle presenze anche in questa sede: abbiamo presenze che vengono dal Piemonte, dalla Liguria, dalla Sardegna, dalla stessa Lombardia; mi dispiace, potrei anche dimenticare chi non è presente. Poi abbiamo in questa sede anche delle altre presenze del movimento mutualistico, che danno un significato a questa nostra azione per il futuro, la rafforzano. E la Federazione deve essere in grado di mettere insieme, di fare sinergia tra le diverse istanze e portare avanti questo progetto, che è un progetto offerto perché - come dicevo prima - vuole consentire alle diverse istanze presenti nel territorio nazionale di collegarsi ad una progettualità che abbia un significato ed un riconoscimento nella nostra società. La mutualità, in effetti, sta registrando in questi ultimi tempi una ripresa di interesse da parte delle nostre istanze, anche istituzionali. C'è una ripresa di attenzio-

---

ne nei confronti di parte delle forme come la nostra, che hanno una loro originalità e noi dobbiamo rafforzare questi segni distintivi nella nostra capacità di proposta, di offerta. Ricordo molto brevemente quanto è stato delineato dal “libro bianco”, prima ancora dal “libro verde” sul nuovo *welfare*, il quale riconosce ai corpi intermedi - quali la mutualità volontaria - questa capacità di svolgere, questa opportunità di intervenire in forma sussidiaria, quindi integrativa all’intervento dello Stato sociale.

Oltre al libro sociale, al “libro bianco” del Ministro del *welfare*, noi proprio in questi giorni stiamo registrando un momento conclusivo. Finalmente avremo il decreto attuativo sui fondi sanitari integrativi: un percorso che era iniziato tanti anni fa, che nessuno credeva più che dovessero essere ripreso e portato avanti. Sono stati ripresi dal precedente governo; ricordo che il Ministro Livia Turco ha firmato il primo decreto attuativo dei Fondi sanitari integrativi della normativa, che risale addirittura al 1992 e quindi al ‘99 con il secondo decreto. Abbiamo avuto il primo decreto che ha reso evidente il fatto che le società di mutuo soccorso, assoggettate alla Legge 3818, sono soggetti istitutivi e gestionali dei fondi sanitari integrativi. In questi giorni è stato firmato il secondo decreto, che verrà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale non appena ottenuto il via libera dalla Corte dei Conti. Questo decreto istituisce l’anagrafe dei Fondi sanitari integrativi. Ragioneremo insieme, in un gruppo di lavoro con i colleghi delle altre società di mutuo soccorso delle mutue sanitarie, per individuare la forma più congeniale, più idonea per iscriverci all’anagrafe dei Fondi sanitari integrativi. Rispetto alla quale noi abbiamo due opportunità, vi infatti sono due modalità riconosciute per le società di mutuo soccorso di rappresentare i fondi sanitari integrativi. La prima attiene all’equiparazione alle casse e ai fondi di derivazione negoziale, ex articolo 51 del TUIR. Quindi possiamo iscriverci in virtù del fatto che gestiamo fondi di derivazione negoziale - ovvero un regolamento aziendale eccetera - presso l’anagrafe dei fondi sanitari integrativi con un vincolo; il vincolo previsto dal “decreto Turco”, e reiterato da questo secondo decreto, con il quale si stabilisce che vengano erogati nel corso dell’anno dal 2010 almeno il 20% di prestazioni cosiddette integrative: prestazioni che riguardano l’attività di assistenza socio-sanitaria o prestazioni di odontoiatria. Noi su questo terreno ci siamo mossi da tempo. Ri-

cordo che nel 2008 abbiamo stipulato un accordo di collaborazione con la cooperazione sociale. Da lì sono discese delle azioni attuative e operative sul territorio, che riguardano diverse regioni. Quindi l'alleanza con la cooperazione sociale ci può consentire di sviluppare questa modalità, questa progettualità sul territorio di assistenza socio-sanitaria, in chiave integrativa a quella del Servizio Sanitario Nazionale, sia per la parte che attiene alla gestione dei fondi di derivazione negoziale che dal secondo filone che viene aperto da questo provvedimento attuativo dei fondi sanitari integrativi.

Mi riferisco ai fondi cosiddetti "aperti", di cui le società di mutuo soccorso sono riconosciute come soggetti istitutivi. E noi stiamo lavorando anche in questo versante, sul piano dei cosiddetti "fondi aperti"; quando - nel corso degli ultimi mesi - ci siamo riferiti ai vari progetti di *welfare* territoriale, aperti anche alle donne, aperti ai cittadini, che vedono nella società di mutuo soccorso il soggetto naturale di riferimento, abbiamo detto già allora che noi ipotizzavamo queste forme sperimentali come delle forme embrionali di questi fondi cosiddetti "aperti", che adesso avranno il via. Quindi potremmo iscrivere le nostre società di mutuo soccorso presso l'anagrafe dei fondi sanitari integrativi, anche come fondi sanitari integrativi aperti. Non è il caso di sottacere che noi abbiamo parecchie perplessità, rispetto al mancato accoglimento in particolare delle osservazioni che abbiamo avanzato da parecchi mesi a questa parte. Mentre con il precedente governo avevamo un tavolo di coordinamento, che ci considerava soggetti che svolgono un ruolo nel campo della sanità integrativa del nostro paese, possiamo immaginare come si sta operando in questa fase da parte dell'esecutivo. Si sta operando semplicemente - faccio una battuta - come è successo per il secondo decreto attuativo, il quale non è stato consegnato ai soggetti interessati ma trasmesso direttamente al *Sole 24 Ore* per una comunicazione di stampa.

Questo è il *modus operandi* di questo esecutivo. Allora abbiamo molte perplessità, molte osservazioni da fare, perché sappiamo tutti si sta vivacizzando la strada della sussidiarietà, così come la intende il "libro bianco" del nuovo *welfare*. Non è la strada dell'integrazione vera alle politiche del governo, ma è una strada di tipo camaleontico: che sostanzialmente consente alle realtà - e in particolare alle forme

---

assicurative - di diventare dei protagonisti della sanità integrativa. Questo attraverso quello che il provvedimento concede di fatto, cioè proseguire in una modalità sostitutiva - piuttosto che integrativa - rispetto al Servizio Sanitario Nazionale. Questa, diciamo, è la caratterizzazione principale, per come è stato formulato l'iter attuativo, del provvedimento. Noi abbiamo allora chiesto al governo che, per quanto riguarda almeno tra i fondi di integrazione negoziale e i fondi cosiddetti aperti, non ci sia questa sperequazione che di fatto avviene. Cioè, a fronte di un medesimo trattamento tributario (la deducibilità fino a 3.600 euro) da un lato si conferisce la deducibilità per prestazioni di tipo sostitutivo, tra l'altro rivolte esclusivamente a soggetti già in qualche modo garantiti, rispetto alla più ampia platea dei cittadini: i dipendenti e, in pochi casi ancora, ad altri soggetti fra loro familiari. Questi dipendenti, una volta terminata l'attività lavorativa, resterebbero esclusi da questa copertura, dall'inserimento all'interno dei fondi di rilevazione negoziale.

La nostra proposta parte da presupposti diversi, è rivolta a tutta la cittadinanza. Una volta iscritti si può restare fino alla fine della propria vita, e non ci sono sperequazione di questa natura. Noi abbiamo allora chiesto che anche per i fondi non di derivazione negoziata, ma quelli rivolti a tutti i cittadini, ci sia quanto meno una perequazione, un uguale trattamento: non solo fiscale ma anche per quanto riguarda l'erogazione delle prestazioni. Quindi anche per i cosiddetti fondi aperti, una soglia di riferimento per quanto riguarda le prestazioni integrative. Altrimenti i fondi aperti non partiranno mai, perché se dovessero erogare esclusivamente prestazioni cosiddette integrative e quindi prestazioni che riguardano l'assistenza, anche di lunga durata, per persone in difficoltà, in impedimento e anche la odontoiatria, pensiamo bene che questi fondi non avrebbero quella sostenibilità di cui noi abbiamo bisogno per garantire tutti i soggetti iscritti. Quindi noi reitereremo nei prossimi tempi queste nostre richieste, abbiamo già individuato anche delle alleanze in questo senso. L'obiezione che ci viene fatta è che i Decreto Ministeriale, quali sono questi decreti attuativi, non possono modificare l'impianto normativo, quindi la Legge 502 aggiornata con la legge del '99, che prevede appunto per i fondi cosiddetti "aperti" l'erogazione di prestazioni squisitamente integrative. Mentre per i fondi di derivazione negoziale, è stato previsto un diverso impianto normativo a partire

dalla Legge Finanziaria del 2008, che ha consentito di limitare le prestazioni per i prossimi tre anni - così è impostato il secondo decreto attuativo - entro la soglia del 20%. In ogni caso, come dicevo prima, questo è ormai un mondo che si apre, un mondo che determinerà sicuramente una velocizzazione dei processi di integrazione sanitaria: dagli attuali 6 milioni di persone che godono di una copertura o di sussidi di varia natura, ai 15 milioni di soggetti, che i prossimi rinnovi dei contratti di lavoro - e quindi i prossimi fondi sanitari integrativi - tuteleranno nelle forme che ho detto prima. Quindi questo significa che si è aperto il mercato, si è aperta la competizione; in particolare il mondo assicurativo si sta addensando e sta rafforzando le proprie armi.

Noi stiamo procedendo, ci siamo resi conto che bisogna attrezzarsi, anche dal nostro punto di vista, e si è avviata questa strada delle alleanze, della *partnership* con i cugini francesi, una strada che coinvolgerà le principali realtà mutue sanitarie, oltre alla Cesare Pozzo. Quindi diventerà anche questo un progetto, come lo definiamo noi, di sistema del movimento mutualistico, che si affianca al progetto che era stato avviato qualche anno fa, che ha individuato come strumento il Consorzio MU.SA. Quindi parallelamente bisognerà procedere ad una ridefinizione della missione del Consorzio MU.SA., in relazione a questa nuova scommessa che si apre partire dal 2010, anche per quanto riguarda noi. Nell'aggiornamento delle nostre vicende, della nostra realtà e quindi degli strumenti di cui noi abbiamo bisogno per rafforzare la nostra capacità competitiva all'interno di questo settore dell'economia sociale - quindi siamo all'interno del terzo settore anche con la con la nostra specificità - noi non possiamo prescindere anche da un aggiornamento dell'impianto normativo, *in primis* della Legge 3818.

Molto brevemente, ricordo che la Legge ha ottenuto un provvedimento di salvaguardia, quindi non corre più il rischio di essere cassata in virtù del "decreto taglialeggi" del 2005, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la norma che salvaguarda la nostra legge così com'è. Ma lo stesso provvedimento che ha conferito al governo una delega per salvare o cassare le leggi e contestualmente aggiornarle - quelle salvaguardate - è un provvedimento che ci interessa, in quanto sappiamo bene che occorre procedere a una riforma della Legge 3818, che sono indispensabili per poterci muo-



---

vere senza lacci e laccioli e soprattutto senza quegli istituti. È stato citato precedentemente dal professor Propersi, il modello EAS dell'Agenzia delle Entrate. Non abbiamo potuto ottenere una forma semplificata di comunicazione dall'Agenzia delle Entrate, per un motivo molto semplice, banale: perché non abbiamo un Albo nazionale delle società di mutuo soccorso e quindi l'Agenzia delle Entrate non ha la possibilità di accedere alle informazioni che ci riguardano autonomamente. Quindi siamo rientrati nel novero delle associazioni, degli enti non commerciali, che sono tenuti a comunicare i propri dati di riferimento, come è previsto dal modulo di trasmissione. La Legge 3818 è ancora valida, ma va aggiornata. Il nostro rapporto con gli istituti, con gli enti, con il Ministero dello sviluppo economico e della semplificazione normativa, sono quotidiani.

Il Governo ha ottenuto, sempre da una Legge del Parlamento del giugno 2009, una ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2011; ci sono quindi due anni di tempo per l'aggiornamento della Legge 3818. Avremo modo di procedere in questo lavoro, anche con l'ausilio dell'Agenzia per le Onlus, la quale - devo dire - ci ha aiutato notevolmente, anche organizzando un seminario anche qui a Milano. Vi sono delle società di mutuo soccorso che ritengono comunque di avere un riferimento diverso rispetto a quello previsto dagli istituti attuali. Però se parliamo di delega al Governo per l'aggiornamento della Legge 3818, non possiamo che riferirci a quanto previsto dalla Legge 3818, senza uscire fuori dagli ambiti della legge stessa. Quindi, se ci sono degli istituti preposti alla vigilanza che sono stati stabiliti da altre leggi, quindi tuttora in vigore, non possiamo chiedere modifiche per quanto attiene la delega, di provvedimenti e di istituti non previsti dalla Legge 3818. Per cui, se domani l'Agenzia delle Onlus volesse diventare l'ente di controllo di vigilanza di tutto il mondo del terzo settore, ci sarà bisogno di un ulteriore provvedimento e non si potrà operare nell'ambito dell'aggiornamento della Legge 3818.

Questa è una precisazione che va fatta, anche nelle sedi territoriali verso le altre società di mutuo soccorso, che preferirebbero avere un riferimento diretto, per esempio con l'Agenzia delle Onlus. Il riconoscimento del nostro mondo, della nostra realtà, nell'ambito dell'economia sociale - lo ricordo brevemente - non è solo un fatto nazionale,

italiano, ma è stato anche riconosciuto, esplicitato da una risoluzione del Parlamento Europeo proprio quest'anno. Abbiamo avuto in questa sede, all'assemblea di bilancio della Cesare Pozzo, la europarlamentare Patrizia Toia, che è stata rieletta nel frattempo con un buon successo elettorale. Lei si è impegnata a proseguire in questa azione, che tra l'altro riguarda anche la ripresa del regolamento sulla mutua europea, che era stato messo nel cassetto: non per problemi attinenti al dibattito in Commissione in Parlamento Europeo, ma per problemi interni alla organizzazioni mutualistiche europee.

C'è quindi questa volontà di riprendere, perché la riforma della mutua europea sarebbe stata indubbiamente la formula più congeniale, più naturale rispetto - ad esempio - all'alleanza con le mutue francesi. In assenza di uno strumento mutualistico, si sta optando - fino a che non verrà costituita, ragioniamo in questi termini - per la forma della società cooperativa europea, che consenta, attraverso una modalità di tipo consortile, di devolvere ai soci, ai *partner*, quindi alle mutue italiane, la gestione dell'attività mutualistica che viene acquisita attraverso la partecipazione ai bandi, alle gare dei fondi di derivazione negoziale. Questa è la grande scommessa del 2010 ed è su questa che noi chiediamo a tutto il movimento mutualistico italiano un sostegno, perché parliamo del futuro di tutti. Nella nostra progettualità tendiamo ad avere anche l'aggiornamento della Legge 3818, che prevede questa modalità mutualistica cosiddetta mediata, cioè di agganciarsi alla locomotiva. Mi è piaciuta molto questa espressione che ricorda la storia della Cesare Pozzo, la sua identità costitutiva e la sua attualità - costituita da un progetto di avanguardia del movimento mutualistico, alla quale si possono agganciare più vagoni.

Noi, attraverso la forma della mutualità mediata, consentiamo, vogliamo consentire a tutte le piccole realtà del movimento mutualistico, di agganciarsi ai vagoni che loro individuano più idonei, per recuperare quell'attività propria della società di mutuo soccorso che è quella declinata - con gli aggiornamenti che poi vedremo - dall'articolo 1 della Legge 3818. Perché la Legge 3818, che ha conferito e che conferisce tuttora, la personalità giuridica alle società di mutuo soccorso, non lo fa per la scelta della forma societaria - che è quella delle società di mutuo soccorso - ma in quanto attraverso quella scelta si è vincolati a svolgere determinate attività. *In primis* quelle previste dall'articolo 1, e poi in forma complementare quelle

---

previste dall'articolo 2. Ci riferiamo quindi agli ambiti, alle attività di tipo culturale, di tipo sociale, di coesione sociale ecc. In conclusione - per collegarmi al tema della giornata odierna, a questa presentazione ed a questo momento ufficiale di avvio della fondazione - una sottolineatura sul valore culturale del nostro dato istitutivo: la mutualità, e questo va chiarito a tutti, è vero che ha degli adempimenti degli obblighi sul piano delle attività, degli ambiti di attività, ma è innanzitutto un movimento culturale. Senza cultura, senza un forte impianto culturale, non si fa mutualità e non sarebbe stato possibile nemmeno nell'ottocento - e tantomeno oggi - portare avanti una proposta rivolta a tutti i cittadini, che si caratterizzi per i contenuti di solidarietà, di partecipazione da parte di tutti. Quindi un movimento che si caratterizza per il portato di tipo culturale.

Allora, queste forme benemerite, non è che debbono nascere solamente come fiore all'occhiello, ma debbono altresì recuperare, accompagnare, sostenere e rafforzare la nostra proposta civile e sociale della società. Questo vale per la Fondazione Cesare Pozzo della Mutualità, vale per la Fondazione per lo studio e la documentazione delle Società di mutuo soccorso, vale per tutte queste forme organizzative impegnate a svolgere un'attività di sostegno, di rafforzamento della nostra identità, della nostra proposta culturale di società.



---

TAVOLA **ROTONDA**

# Per una mobilità sostenibile in Lombardia

Coordinatore **Massimo Ferrari**



*Presidente  
della  
Fondazione  
Cesare Pozzo  
per la mutualità*

## **Americo Pagliara**

Carissimi intervenuti, nel diffondere gli inviti abbiamo pensato che la platea dei partecipanti al dibattito sulla mobilità, pur arricchita di specialisti e professionisti del mondo della produzione e della cultura dei trasporti, non si dovesse diversificare significativamente dalla platea degli interessati alle sorti del mutuo soccorso, in particolare quello che interviene nell'integrazione sanitaria. Molteplici sono infatti i motivi che ci hanno portato ad unire in una stessa giornata un seminario per fare il punto sui ruoli decisivi della mutualità, ieri e oggi e sulle potenzialità per il domani e una tavola rotonda in cui dispiegare un interessante scambio d'idee sulla mobilità.

Elenchiamo alcuni di questi legami, partendo da alcune constatazioni:

- 1 - sia i problemi della sanità, sia quelli della mobilità riguardano i livelli di vita della quasi totalità dei cittadini;
- 2 - la mobilità caotica e quasi totalmente sbilanciata sulla gomma e sul privato produce gravosissime ricadute sui costi della sanità;
- 3 - la disorganizzazione, gli sprechi e le politiche dissennate nell'uno e nell'altro settore si traducono in danno per la produzione, per i salari, per l'economia della famiglie e portano all'avanzamento dei livelli di povertà e l'arretramento generalizzato del Paese;
- 4 - la crisi dell'economia reale e la coperta corta sempre più corta della finanza pubblica, impoverisce i già depressi sistemi di welfare sia nella sanità sia nel trasporto pubblico di massa;
- 5 - oltre l'80% dei soci della Mutua soccorso Cesare Pozzo è costituito da lavoratori del trasporto e pensionati provenienti dal settore (oltre 200 mila assistiti)
- 6 - la storia della più grande Società di mutuo soccorso si collega strettamente, con lo sviluppo del trasporto ferroviario del paese;
- 7 - lo sviluppo ferroviario per lungo tempo ha scandito l'avanzamento economico e sociale del Paese e fin dall'inizio fu elemento propulsivo dell'unità nazionale.

Dunque quella società di mutuo soccorso che oggi fornisce servizi di qualità nell'integrazione sanitaria, che iscrive 80 mila lavoratori e li tutela insieme alle loro famiglie, ha molto da custodire e da salvaguardare e da dire, in tema di mobilità, a cominciare dalle ferrovie.

---

Facciamo un breve accenno al questo patrimonio di conoscenze che è depositato e valorizzato nella nostra biblioteca.

Il volume che raccolse gli atti delle celebrazioni del centenario della Società nazionale di mutuo soccorso fra ferrovieri FS, è intitolato: cento anni di lotte sociali e sviluppo dei trasporti.

Lo statuto attuale ha come incipit, l'elenco delle denominazioni che la mutua ha assunto nel tempo (album di famiglia e albero genealogico della mutua, dal 1877 a oggi). Queste denominazioni nel loro aggiornarsi hanno scandito lo sviluppo geografico e tecnologico delle ferrovie, persino attraverso le qualifiche di chi poteva associarsi.

La legge che legittimò e regolò nel 1886 lo sviluppo delle Mutue, vedeva e vede ancora al secondo posto nelle finalità, dopo l'aiuto alla salute, l'aiuto alla conoscenza, la tutela della formazione.

La concezione del lavoro dei macchinisti e fuochisti, forte avanguardia del movimento operaio, comprendeva quindi insieme alla consapevolezza dei diritti, compreso il diritto alla tutela della salute, attraverso l'auto-aiuto, la forte esigenza di custodire, e trasmettere la conoscenza della macchina, l'uso efficiente delle tecnologie.

L'idea di emancipazione economica e sociale era incardinata dunque, oltre che nelle lotte per i diritti, anche nella trasmissione dei saperi professionali, attraverso l'aggiornamento continuo, in un mestiere che si svolgeva in un ambiente ad altissima componente tecnica e scientifica, in continua frenetica modernizzazione.

Questa etica della professione del macchinista, questa idea forte di emancipazione complessiva attraverso la conoscenza è stata indagata nelle ricerche svolte proprio in occasione del centenario della Mutua, nel 1977.

Da quella profonda riflessione, che ha influenzato gli studi successivi sulla Mutua e sui trasporti, nacque la Biblioteca dei trasporti e della mutualità.

Nella cartellina avete un documento che illustra i contenuti di questo piccolo prezioso scrigno di saperi, il cui punto di eccellenza è costituito proprio da testi di storia di ricerca sui trasporti, ma anche di documentazione scientifica, tecnica, anche manualistica sul trasporto ferroviario.

Da qui il significato dello sforzo di una grande antica e vitale mutua per farsi conoscere attraverso una fondazione cui è affidata oggi la

missione primaria della promozione della mutualità, proprio partendo dal potenziamento e dalla valorizzazione di una biblioteca dei trasporti e della mutualità, che reca nell'intestazione, una grande affermazione etica, evocata dal nome di Cesare Pozzo.

Ecco dunque perché il primo terreno di lavoro nella nostra ricerca culturale è la mobilità, e cominciamo da qui da dove ci troviamo, dal centro di una metropoli già in grande esplosione nel ventennio dal 1877 quando vi si costituì la Mutua, al 1898 quando fu pronta questa Casa dei ferrovieri, il ventennio di Cesare Pozzo.

Nella tavola rotonda di oggi si confronteranno idee si scambieranno opinioni sulla situazione e sulle prospettive del trasporto ferroviario in Lombardia, in un momento molto significativo che vede completarsi un lungo asse ad alta velocità (che può avere per lo sviluppo del paese nei prossimi decenni, la portata economica e sociale di una autostrada del sole ferroviaria) e sul versante del trasporto locale vede la nascita di una grande società del trasporto regionale su ferro. E questo avviene mentre sono sempre più accesi i riflettori sulle complesse e drammatiche ricadute della congestione dei trasporti, su economia, ambiente, salute e sviluppo urbano, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, proprio a cominciare da Milano e dalla Lombardia.

Prima di passare la palla a Massimo Ferrari per l'apertura degli interventi, voglio rinnovare l'appello per la Biblioteca.

Vogliamo creare alleanze e sinergie con il mondo accademico, vogliamo rendere stabili e vitali le connessioni con il CIFI, e con tutto il mondo della cultura che si occupa di storia, tecnica e sviluppo di ogni modalità di trasporto.

Abbiamo detto che la biblioteca, pur specializzata nei trasporti, intende qualificarsi anche nei filoni di ricerca sul non-profit e sull'economia sociale, oltre che sulla mutualità e sulla cooperazione (anche verso i soggetti non orientati all'assistenza socio-sanitaria), vogliamo prendere contatto con l'associazionismo culturale in tutte le sue declinazioni, privilegiando la ricerca storica, tecnica e scientifica.

Quello che ci anima è il concetto che la conoscenza è alla base della consapevolezza dei diritti di cittadinanza e quindi di ogni idea di convivenza nel benessere e nella coesione sociale. Venite a trovarci, venite a ragionare con noi di queste cose.





*Presidente  
Associazione  
Utenti del  
trasporto  
pubblico*

## Massimo Ferrari

Iniziamo questi interventi programmati. Sono sette e, se fossero contenuti nell'arco di 20 minuti ciascuno, ci consentirebbero verso le 17:30 di terminare questo giro e anche di dare spazio a qualche domanda di approfondimento. In ogni caso abbiamo tempo fino alle 18 per questo pomeriggio di lavoro e di cultura. E parlando di cultura, viene bene l'intervento del professor Maggi, docente di Storia della Comunicazione all'Università di Siena, che ha scritto alcuni volumi molto interessanti, non banali, di storia delle ferrovie e di storia della mobilità dei trasporti in Italia, che ebbero anche delle recensioni importanti e dei commenti approfonditi. A lui il compito di una introduzione storica, necessariamente breve e sintetica, perché ormai la storia del trasporto delle ferrovie a Milano è più che centenaria, ma serve per ricordarci come veniamo da lontano.

Oggi, in qualche modo, questa città riconquista - dopo un periodo in cui gli interventi in termini di Alta Velocità e di infrastrutture importanti hanno privilegiato la capitale - Milano sta riconquistando quel ruolo di protagonista che, per la sua dimensione, il suo peso economico, la sua centralità rispetto all'Europa, dovrebbe essere una sua prerogativa.



*Docente di  
Storia delle  
comunicazioni  
Università di  
Siena*

## Stefano Maggi

Ammetto che il compito di introdurre questa serata è difficile, come anche quello di condensare in pochi minuti quella che è la storia dei trasporti in Lombardia, che è una storia naturalmente più che secolare. Non ho limitato l'intervento ai treni, di cui si parlerà durante il pomeriggio, perché siamo alla vigilia di quella che io chiamo una rivoluzione ferroviaria, poi dirò cosa intendo con questo termine. L'Alta Velocità, tanto criticata, dà l'idea di un accorciamento tra le distanze geografiche dell'Italia, sicuramente per chi ce l'ha - Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli - mentre chi non ce l'ha si sente ancora più lontano, perché l'Italia andrà a due velocità: 300 chilometri orari con i treni veloci, molto più lentamente con gli altri treni. Come fu importante l'arrivo del treno nell'800, che cambiò completamente il sistema del trasporto, così ora questa Alta Velocità ritengo che sia un qualcosa di fondamentale per lanciarsi verso il futuro. E quindi il treno di nuovo protagonista. Poi vediamo qualcosa in dettaglio. Naturalmente farò soltanto dei piccoli *flash*,

parlando anche delle altre modalità di trasporto, perché non c'è solo la ferrovia che - come è noto - arriva in Lombardia nel 1840 con la Milano-Monza e poi si estende con tutta la rete successiva. Parto però dalle vie d'acqua, perché qui in Lombardia già dal '200 ci furono delle opere importanti. Milano, una grande città senza il fiume: quindi si fecero i Navigli. La Lombardia era già all'avanguardia dei trasporti nel medioevo: il Naviglio Grande, il Naviglio della Martesana, furono delle opere molto importanti per l'epoca. Quando si arrivò all'unità di Italia, la Lombardia e il Veneto contavano oltre 10.200 km di canali e di vie navigabili, che era una cifra rilevante, la stessa dei paesi del nord Europa, in termini di rapporto con la superficie. Quindi, già questo era qualcosa di significativo nell'ambito delle opere dei trasporti.

Anche la navigazione sui laghi è abbastanza precoce: i piroscafi, cioè le navi a vapore, entrarono in esercizio già negli anni '20 dell'800. Il lago di Como, poi il Lago Maggiore, poi largo di Garda, per arrivare ad un secolo fa quando i servizi lacuali erano molto frequenti. Naturalmente mancavano ancora le automobili, quindi la mobilità pubblica faceva da padrona. All'inizio del novecento, treni e piroscafi erano i mezzi di trasporto con cui ci si muoveva, perché non c'era ancora l'automobile. Anche le diligenze - per venire al trasporto stradale e fare un *flash* sull'800 - furono importanti, perché già negli anni '30 dell'800, prima dell'arrivo del treno, si cominciarono a migliorare le vetture postali. Arrivò il cosiddetto "velocifero" che ridusse i tempi di percorrenza: ad esempio, da Milano a Venezia invece di 36 ore se ne impiegavano 30, che rispetto al treno era sempre una cifra enorme di viaggio, però era un progresso che anche le strade avevano già avuto all'inizio dell'800. Esistevano anche i corrieri che andavano molto lontano, quindi c'era già un interscambio prima dell'arrivo del treno, naturalmente il treno lo amplifica.

Qui arriviamo alla Milano-Monza, la cui costruzione iniziò nel 1838; l'apertura si ebbe il 18 agosto del 1840 ed era il secondo tratto in Italia dopo la Napoli-Portici. Quindi l'anno prossimo ricorrono i 170 anni della Milano-Monza. Il tratto successivo fu la Milano-Treviglio, che era l'inizio del tratto verso Venezia. La Milano-Venezia fu un'opera importante, ci fu anche un dibattito notevole sulla necessità di far arrivare il treno in Italia, perché avrebbe favorito l'unificazione nazionale e avrebbe portato il progresso della rivoluzione industria-

---

le che c'era già in Inghilterra, ma da noi non era ancora arrivata. La Milano-Venezia venne completata nel 1857, si passava da Bergamo. Era costruita direttamente a doppio binario, fu una delle pochissime ferrovie in Italia costruite a doppio binario; un'altra era la Firenze-Livorno. Le altre erano tutte a binario unico, sono state successivamente raddoppiate ed elettrificate.

All'inizio c'erano pochi treni, si andava con un binario solo, salvo che nella Milano-Venezia che fu una ferrovia con un concetto verso il futuro. Nel 1878 fu eliminata l'ansa di Bergamo, con il tronco Rovato-Treviglio, ma all'inizio si passò da Bergamo perché si volevano servire tutte le principali città. Era un'intuizione importante questa, cioè il treno non doveva passare in campagna, ma doveva servire le città. E allora andava a cercare Bergamo, Brescia e poi naturalmente Desenzano e Peschiera, che comunque erano piccole, Verona, Vicenza, Padova e poi andava a Mestre-Venezia. L'unità nazionale: c'erano 2100 km di ferrovie nel 1860, con la rete del nord che era staccata da quella del centro. Quindi c'era una rete abbastanza ramificata in Piemonte, dove il Conte di Cavour aveva creduto nel treno come veicolo di progresso, c'era la Milano-Venezia ed altre ferrovie nel del Lombardo-Veneto che era sotto l'Austria, come sappiamo. Si arrivava, verso sud, a Bologna, poi c'era uno stacco da Bologna a Firenze e c'era una piccola rete in Toscana. Intorno a Roma si andava a Civitavecchia e a Frascati. Poi c'erano delle ferrovie intorno a Napoli, che si erano, nel frattempo, ramificate dopo la Napoli-Portici. Tutto il resto era senza rete. Che cosa si fa? Addirittura, per andare da sud a nord dell'Italia, si utilizzavano i piroscafi, perché le strade erano con le diligenze, i treni ancora non c'erano. Poi i governi post-unitari investono molto sulle ferrovie.

Le principali opere di trasporto, anzi, in assoluto le principali opere pubbliche post-unitarie sono le ferrovie, perché si diceva che bisognava mettere in comunicazione gli italiani, altrimenti separati l'uno dall'altro nella loro terra. Poi arriva la questione dell'Europa, con le grandi gallerie. Nel 1871 viene aperto il Traforo del Moncenisio e quindi si ha il passaggio per l'Italia della cosiddetta "valigia delle Indie" che era il traffico commerciale tra l'Inghilterra e le Indie britanniche. Le Indie erano già allora un paese molto popolato e su questa direttrice c'era il maggior traffico mondiale di merci. Si passa attraverso l'Italia, la galleria del Frejus e poi, an-

dando a Brindisi, si prende il piroscalo, c'è poi il passaggio attraverso il Canale di Suez che fu inaugurato nel 1869. Prima galleria quindi fra Piemonte e Francia, poi arrivano quelle che servono Milano, che sono ancora più importanti in termini di traffico. È il Traforo del San Gottardo, nel 1882 e poi quello del Sempione, nel 1906, che rimane a lungo il più lungo del mondo, con quasi 20 km di estensione. Il tema delle gallerie è importante, perché ora l'Italia deve essere meglio collegata con gli altri paesi.

La nostra Alta Velocità andrà da Torino a Milano, Bologna, Roma, Napoli - per ora, poi ci saranno anche altri tronchi - però bisogna andare anche oltre confine. Ricordo che la Svizzera sta già scavando il cosiddetto progetto dell'*Alp Transit* sulle cui tematiche ora non entro: si arriva alla galleria di base di 50 km, quindi un tunnel pianeggiante; si va in pianura sotto le montagne, si entra in pianura, si riesce in pianura al di là delle Alpi. Quindi è un'opera gigantesca a cui bisogna raccordarsi.

Ruolo delle grandi gallerie, per quanto riguarda la Lombardia: fondamentale per l'apertura del tunnel del Sempione. Queste gallerie che erano le più lunghe del mondo, che quindi furono anche di una portata notevole per la tecnica, avevano lo scopo di avvicinare la penisola ai paesi del centro Europa, attirando i traffici verso gli scali nazionali, in particolare verso il Veneto, ma facendo poi di Milano il principale nodo ferroviario italiano. Quindi Milano, che era la capitale industriale, diventa anche la capitale ferroviaria. Non a caso qui nasce la "Casa del ferroviere", qui nasce la "Società di mutuo soccorso dei macchinisti e fuochisti". Era questo lo snodo per l'Italia, non solo in termini industriali ma anche in termini di trasporto. Anche le tramvie sono lombarde, soprattutto.

La società per tramvie interprovinciali padane era la seconda impresa tramviaria d'Europa. La metà del chilometraggio delle ferrovie italiane sono nel 1860 in provincia di Milano, poi la questione delle tramvie continua anche per i primi anni del novecento. Anche una delle prime ferrovie elettriche venne realizzata tra Milano e Monza e un'altra che ha più successo verso la Valtellina. Le autostrade lo stesso, tornando al trasporto stradale. Anche le autostrade nascono qui. Si dice che la prima autostrada del mondo sia la Milano-Laghi, che viene completata nel 1925 ed è un Milano-Como

---

e una Milano- Varese, perché qui, essendo la regione più sviluppata d'Italia, c'era un maggiore traffico di automobili e quindi l'autostrada, che era la strada dedicata alle automobili, nasce qui. Ma anche l'Autostrada del Sole comincia da qui.

Ricordo che l'Autostrada del Sole prende il nome dal Treno del Sole, il Torino-Palermo che c'è ancora e speriamo che rimanga. Il Torino-Palermo - che si chiama ancora Treno del Sole - fu importantissimo per l'emigrazione dal sud al nord dell'Italia: si partiva dalla Sicilia, dalla Calabria e si andava a Torino, a lavorare alla Fiat in grande espansione, perché era cominciata la motorizzazione di massa. Ed allora con questo Treno del Sole si pensa di chiamare l'autostrada "Autostrada del Sole", quindi la Milano-Napoli si chiama così perché prende il nome dal treno. Il primo tronco, del luglio 1959, è il Milano-Monza, poi viene completata fino a Napoli nell'ottobre del 1964.

Naturalmente l'Autostrada del Sole rappresenta l'inizio di una scelta verso la mobilità privata che tutti conosciamo. In sostanza, invece di migliorare il servizio pubblico, dagli anni '50 lo Stato garantisce strade migliori: non solo le autostrade, ma ci sono una serie di lavori stradali enormi, dalle circonvallazioni ai parcheggi. Quindi su queste strade, che lo Stato e gli enti locali garantiscono, i cittadini poi si spostano con i propri mezzi.

Cito un dato abbastanza eclatante: 693.000 erano gli autoveicoli in Italia nel 1950, sono 2,4 milioni nel '60, 20 milioni nel 1981, nel 2003 il parco veicoli sfiorava i 38 milioni, ora sono più di 40. E poi 6 milioni di motocicli, oltre a questi. L'Italia è uno dei paesi più motorizzati d'Europa, aggiungerei che è uno dei paesi più motorizzati del mondo. Il numero di autoveicoli rispetto alla popolazione è maggiore dell'Italia soltanto in Lussemburgo, che però è una città-Stato. Anche il dato regionale ci dà delle situazioni abbastanza sconcertanti: per esempio in Val d'Aosta ci sono più automobili che persone.

La Lombardia, in questo caso, è in una posizione intermedia. E anche Milano non sta malissimo: ci sono tante macchine, però c'è chi sta peggio, Roma ne ha di più, per esempio. Questo è l'effetto del fatto che a Milano c'è una rete di metropolitana più efficiente di quella di Roma e c'è anche il Passante Ferroviario che rappresenta anche questo una parte della rivoluzione ferroviaria in atto. Il tra-

sporto pubblico diventa residuale, le percentuali medie di utilizzo son al 10%. Naturalmente nelle città grandi sono più alte, nelle zone periferiche e in campagna sono più basse, però la media è del 10% ; il sistema economico e sociale diventa quasi interamente dipendente dall'automobile.

Quanto sia stato un errore questa scelta - o non scelta - politica, lo si vede ora in termini di traffico, di incidenti sulle strade, ed anche di costi esterni indotti dal trasporto automobilistico, sia per i passeggeri che per le merci.

Qui ritorno alla rivoluzione ferroviaria che dicevo all'inizio. A Milano è ben visibile questa rivoluzione, perché i nuovi treni ad Alta Velocità - come il Freccia Rossa - riducono i tempi di percorrenza, cambiando proprio la percezione geografica: da Firenze a Bologna si andrà in 37 minuti, dal 13 dicembre. Io che vivo a Siena, ricordo sempre che per andare da Firenze a Siena invece si impiega un'ora e mezza, il che vuol dire il triplo di tempo su una distanza uguale. Si va molto più lentamente. Altra grande novità è stata quella del Passante sotterraneo, completato dopo tanti anni, che è un qualcosa che ci dà l'idea di una Milano europea, perché se uno va a Parigi il treno della RER lo trova da tanti anni. Lo sta facendo anche Londra. Quindi non c'è solo la metropolitana, ma anche il treno che passa sotto.

Con il treno e il turismo. Oltre all'Alta Velocità e ai servizi pendolari, che comunque sono in forte incremento, il treno ha oggi anche una valenza turistica, poco conosciuta ma importante. Anche qui si è sviluppata in Lombardia la prima esperienza di una ferrovia turistica, che è la ferrovia del Basso Sebino. Fu chiusa nel 1966, sarà riaperta come ferrovia turistica nel '94. Questa ferrovia, ricordo, ora rischia la chiusura, per una questione di finanziamento dei treni, questa è la prima esperienza italiana di treni turistici che va avanti da tanto tempo.

La seconda è in Toscana, l'ho creata io con il "Trenonatura". Ce ne sono poi altre sparse in tutta Italia, ma queste sono state le prime che hanno portato anche da noi il tema del turismo ferroviario, che è diffuso un po' in tutta Europa. In Inghilterra di ferrovie turistiche ce ne sono oltre 100 e rappresentano una delle principali attrazioni turistiche dell'Inghilterra e di tutti i paesi del Regno Unito. Grazie per l'attenzione.

---

## Massimo Ferrari

Tuttora il treno in Lombardia occupa una fetta estremamente importante di mobilità, credo paragonabile al livello europeo, sia per quanto riguarda le persone ed anche per quanto riguarda le merci.

Questo grazie anche agli investimenti che, con tutte le difficoltà del caso, sono andati poi gradualmente a realizzazione. Quello che vorrei chiedere al rappresentante della Regione è cosa ci possiamo attendere dall'evoluzione del servizio ferroviario regionale. Come abbiamo detto, siamo alla vigilia del completamento di una parte della rete ferroviaria ad alta velocità, che comunque sull'asse di Torino - come già l'anno scorso è avvenuto sulla direttrice di Bologna - libera le linee storiche per il traffico regionale. Siamo anche alla vigilia, devono darcene conferma, di un'ulteriore espansione delle linee S, che sono quelle linee che confluiscono nel Passante Ferroviario, passante già attivo da alcuni anni, soprattutto per quanto riguarda le linee che provengono ad ovest e vanno a nordovest ed hanno anche estensioni verso est e verso sud. Quindi finalmente potremo disporre, almeno nella grande area metropolitana milanese, che è una città-regione di circa 4 milioni di abitanti, di un sistema paragonabile a quelli di Monaco, se non di Parigi e di altre metropoli di dimensioni analoghe.

Al tempo stesso però ci sono le richieste delle associazioni di utenti. Alla Regione hanno costituito un Tavolo per il trasporto pubblico locale, su cui per molti mesi si è impegnato l'assessore Cattaneo, raggiungendo anche con dei risultati.

Però ci sono ancora obiettivi da raggiungere come ad esempio nel campo della integrazione tariffaria, che è un *desiderata* dell'assessore e che tuttavia trova ancora degli ostacoli di natura tecnica e operativa. Credo che sia comunque un obiettivo irrinunciabile, perché sotto questo profilo altri - per esempio in Campania - sono già riusciti a raggiungere questa integrazione da qualche anno e credo che abbiano anche avuto dei risultati positivi dal punto di vista della crescita e della migliore accessibilità al servizio da parte dei cittadini. Non mi dilungo ulteriormente, dato che su questi punti il dott. Laffi ci potrà dire qualcosa di interessante.



## Roberto Laffi

Buona sera a tutti. Sono Roberto Laffi, responsabile dell'Unità organizzativa del Trasporto Pubblico Locale della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità Regione Lombardia. Prima di tutto vorrei portarvi i saluti dell'assessore Cattaneo che - come è stato anticipato prima dal relatore - ha avuto un impegno istituzionale al quale non poteva mancare e quindi ha delegato il sottoscritto a partecipare a questo Tavolo. In estrema sintesi vorrei raccontarvi in che situazione ci troviamo, perché per noi è un momento estremamente importante, che segue un momento particolarmente delicato per il trasporto pubblico locale. Delicato perché, come voi tutti sapete, è un settore da tempo in sofferenza; per le risorse in campo e per la necessità di potenziare e sviluppare sempre nuovi servizi per soddisfare i bisogni del territorio. Quindi c'è assolutamente la necessità di fare sistema. Questa necessità è stata percepita da tempo dalla Direzione, e proprio per dare una risposta a questa situazione, è stato avviato un percorso lungo e faticoso con tutti i soggetti interessati, che ha dato poi luogo a quello che tutti conoscete, che è il Patto del trasporto pubblico locale.

C'è stata una serie e articolata di Tavoli, che hanno visto il coinvolgimento degli enti locali, dei sindacati, delle aziende, degli utenti, tutti impegnati a definire i tratti principali di una riforma che deve riguardare quindi tutto il settore del trasporto pubblico locale. L'11 novembre 2008 il Patto si è chiuso, contiene da una parte una prima sezione: che mette a sistema delle risorse e così facendo garantisce per i prossimi tre anni un percorso che deve portare al mantenimento ed allo sviluppo dei servizi. Dall'altro delinea anche le linee guida che devono essere quelle della riforma, una riforma complessiva che troverà risposta in una nuova norma regionale di riforma del trasporto pubblico. La norma è stata licenziata dalla Giunta regionale nelle settimane scorse, è all'attenzione del Consiglio e quindi prima della fine della legislatura sarà la nuova legge di riforma del trasporto pubblico locale.

In parallelo c'è stato un anno e mezzo di incertezza legata alle risorse destinate a finanziare i nuovi contratti di servizio per lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale. Un anno e mezzo difficile, nell'ambito del quale è stato proprio necessario negoziare con il governo per trovare delle risorse. Queste risorse sono state alloca-

*Responsabile  
dell'Unità  
organizzativa  
del Trasporto  
Pubblico  
Locale della  
Direzione  
Generale  
Infrastrutture e  
Mobilità  
Regione  
Lombardia*



---

te dalla Legge finanziaria alla fine del 2008: sono 480 milioni di euro a livello nazionale, risorse destinate per i prossimi tre anni alle regioni affinché possano sottoscrivere questi contratti di servizio. In parallelo, però, la Regione Lombardia ha inteso avviare anche un percorso nuovo, innovativo; un percorso che ci permetta in qualche modo di traguardare la possibilità nel medio e lungo periodo di ottenere dei risultati concreti di miglioramento del servizio ferroviario. Questo percorso, di comune accordo tra Regione e Governo, è stato individuato nel dare alle Ferrovie Nord Milano e alle Ferrovie dello Stato un mandato per la costituzione di questa nuova società, la TLN. Società dalla quale ci si attende naturalmente molto, perché le sinergie che si sviluppano, che si sono già sviluppate e che si svilupperanno tra Ferrovie Nord e Trenitalia, dovranno assolutamente permetterci di raggiungere quegli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio che tutti si aspettano, e che gli utenti del servizio giustamente reclamano. Quindi questo è un po' il contesto nel quale ci muoviamo. In parallelo in questi mesi, grazie al fatto che si sono rese disponibili queste risorse, c'è stato il lavoro per la redazione dei contratti di servizio; licenziati dalla Giunta nei giorni scorsi e che sono stati sottoscritti oggi. Devo dire che sono contratti per noi molto importanti, in quanto per molti versi innovativi: infatti nel contratto di servizio di Trenitalia, rispetto allo schema tipo proposto a livello nazionale, è stato possibile chiedere ed ottenere - grazie anche agli accordi del luglio scorso - che si tenesse conto delle specifiche realtà lombarde delle nostre esigenze.

Quindi il contratto che è uscito da questa fase di negoziazione contiene elementi innovativi, quali ad esempio un forte investimento per il nuovo materiale rotabile. Siamo consapevoli da tempo che senza la disponibilità di nuovo materiale rotabile, difficilmente raggiungeremo l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio. Sono anni che la Regione investe somme importanti: oltre 800 milioni di euro sono stati investiti in Lombardia per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. I contratti di servizio, grazie alla formula dell'autofinanziamento, prevedono l'investimento di altri 200 milioni di euro da parte di Trenitalia e di 45 milioni da parte di FNM, proprio per garantirci la possibilità di continuare in questo processo di rinnovamento del materiale rotabile. Complessivamente i due contratti valgono circa 360 milioni di euro, quindi una cifra importante, che ci fa presumere

che TLN nasca con il piede giusto, per poter in tempi rapidi dare quelle risposte che gli utenti del servizio attendono.

L'altro elemento importante contenuto nei contratti di servizio, sono i nuovi servizi. Infatti all'interno dei contratti di servizio, recependo anche quanto stabilito dagli accordi sottoscritti con le aziende a fine luglio, è contenuto anche un programma dettagliato dei servizi che si intendono sviluppare. Nuovi servizi che andranno a potenziare ulteriormente l'offerta, con il cambio orario del 13 dicembre ci saranno oltre 240 treni in più che andranno ad aumentare l'offerta complessiva, attualmente di oltre 1200 treni circolanti. Vengono attivate nuove linee S, le nuove linee suburbane. Conoscete tutti questa realtà: progressivamente, a partire dal 2004, sono state implementate queste linee S, quindi in una fascia di 50 km intorno a Milano ci sono questi servizi che garantiscono un treno ogni 30 minuti dalle 6 alle 24 ed ogni 15 minuti nelle ore di punta. Con queste corse cadenzate si cerca di soddisfare la normale esigenza della grande Milano: un'area la cui utenza giornaliera si aggira quotidianamente intorno a 500.000 pendolari.

L'obiettivo quindi è progressivamente di andare a soddisfare questa necessità, continuando nell'implementazione di queste linee, in particolare grazie anche alle infrastrutture che via via si rendono operative. Prevediamo infatti che, tra l'altro, ai primi di dicembre si renderà disponibile anche il raddoppio sulla Mortara: dopo Lecco, dopo Bergamo, anche la Mortara avrà questo aumento di capacità. Come già le infrastrutture citate quelle dell'Alta capacità hanno permesso, lungo gli assi principali, di fare questo tipo di operazioni. A dicembre partirà anche la nuova linea S su Treviglio; una suburbana che - prolungando le corse della S5 e della S6, cioè da Varese e da Novara fino a Treviglio - creerà di fatto una nuova suburbana per Treviglio.

Quest'operazione naturalmente ci permetterà, secondo lo schema classico di gestione di una linea suburbana, di attivare in contemporanea la velocizzazione lungo l'asse Brescia-Milano: i treni, arrivati a Treviglio, non dovranno più fare le fermate comprese tra Treviglio e Pioltello e subiranno una velocizzazione che andrà a tutto vantaggio degli utenti che provengono dalle maggiori distanze. Tra l'altro a questa linea suburbana - che sviluppa il servizio ferroviario del quadrante est, che in questa fase del 13 dicembre sarà quello

---

che subirà lo sviluppo più importante, più complesso - sono collegate una serie di altre iniziative: ad esempio una strutturazione migliore del servizio tra Treviglio e Bergamo e tra Treviglio e Cremona. Viene fatto un collegamento che era venuto a mancare con il cambio orario del passato inverno. Quindi un sistema complesso che ha delle potenzialità enormi, per un bacino che forse in Lombardia - per gli studi che abbiamo a disposizione - era ancora rimasto indietro in quanto, rispetto alle necessità e rispetto alla domanda che proveniva dal territorio, i servizi sicuramente erano insufficienti. Questo però non è tutto, perché con il cambio orario di dicembre in realtà sui saranno anche altri potenziamenti: partiranno, o sono già partiti ai primi di settembre, potenziamenti della S8: quelli della linea verso Lecco, anche qui approfittando di quell'aumento di capacità legato al raddoppio della linea. Era un servizio che era già stato cadenzato; adesso, progressivamente - anche grazie alla disponibilità di risorse - vengono inserite nuove corse e viene completata l'offerta.

Sono state inserite corse su altre linee, come sulla Milano-Molteno-Lecco: corse per soddisfare le esigenze di mobilità locale che vanno anche a mitigare i problemi connessi alla SS 36. Quindi tutto un insieme di iniziative, che ascoltando il territorio e a secondo anche delle necessità concrete che via via il territorio esprime, si è cercato di mettere a regime. Naturalmente è un processo che continua, un processo che ci vede già impegnati per esempio a progettare lo sviluppo della nuova suburbana verso sud. Ormai il quadrante debole - rispetto a questo tipo di offerta e a questo tipo di servizi - rimane quello a sud. È proprio sul quadrante sud che lavoreremo nei prossimi mesi per cercare di attuare, già a partire dal 2010, il completamento dell'offerta del servizio anche in quell'ambito.

Il quadrante sud che - apro una parentesi in quanto potrebbe essere interessante questo aspetto - richiede, per poter intervenire, non solo la soluzione dei problemi legati alla disponibilità di risorse economiche, industriali e quant'altro, ma anche di stabilire tutta una serie di accordi; per esempio con la Regione Emilia e con l'Alta Velocità per la gestione della capacità. Quindi sono progetti complessi, che ci vedono impegnati su diversi fronti in modo da riuscire a reperire le risorse necessarie per riuscire per tempo a programmare l'attivazione di questi servizi; c'è anche un grosso impegno

per costruire dei progetti insieme al territorio e per trovare tutti quegli accordi che permettano poi di svilupparli in maniera concreta. Stiamo incontrando in questi giorni i nostri Tavoli territoriali, da tempo lavoriamo a stretto contatto con il territorio e con gli utenti del servizio. La progettazione di questi servizi - e in questo crediamo molto - viene fatta, ascoltando il territorio e le esigenze espresse dal territorio; facendo delle proposte che poi cerchiamo di condividere con il territorio. Anche perché, come sapete tutti, lo sviluppo di un nuovo servizio, per quanto bello sia, determina dei cambi di abitudini, delle situazioni che è assolutamente necessario governare e gestire. Altrimenti il cliente rischia, per assurdo, di vivere male un'offerta maggiore che - seppur maggiore e ricca di potenzialità - non risponde alla sua precisa necessità e a volte anzi lo costringe a cambiare abitudini. Questa è una questione di metodo, nella quale crediamo molto.

Lo sviluppo di un servizio è pensato quindi in modo condiviso con quello che sarà poi l'utente finale del servizio. Dicevo che incontriamo i Tavoli, e proprio da questi Tavoli emerge un altro tema fondamentale, che è stato citato prima dal moderatore: quello dell'integrazione tariffaria. Perché tutto questo sistema complesso - questa offerta che si sta stabilendo sempre più ricca di servizi pensati in modo da utilizzare la ferrovia come asse portante e cercando di costruirci attorno anche un'idonea programmazione dei servizi viari su gomma - sta in piedi se è accompagnato da iniziative sull'integrazione tariffaria. L'integrazione tariffaria è un tema a me caro, la Regione Lombardia ha affrontato il tema al Tavolo TPL: dal 2007 è nato un gruppo di lavoro e un Tavolo che sta lavorando a questo. Nel 2008 è stato promosso un accordo di programma insieme alla Provincia di Milano e al Comune di Milano, allo scopo di cominciare dall'area della Provincia di Milano servita dai servizi suburbani.

In questo processo naturalmente sono state coinvolte le aziende ferroviarie e le aziende TPL gomma. È un processo complesso, che ha portato nel corso di quest'anno alla formulazione di una proposta da parte degli enti locali, i quali hanno trovato un accordo anche dal punto di vista della *governance* del sistema, chiedendo poi alle aziende di condividere il progetto tecnico per la creazione e la realizzazione di questo sistema tariffario. È stato anche costruito questo progetto. Questo progetto però ha trovato degli ostacoli, delle difficoltà

---

di accettazione da parte del sistema delle aziende; per una serie di questioni essenzialmente legate alla novità e probabilmente alla complessità della proposta, quindi all'impossibilità di definire con esattezza gli impatti di un cambiamento così radicale del sistema. Quindi una prima reazione è stata critica, non sappiamo se questo progetto crescerà e quanto crescerà, occorre quindi che gli enti locali si rendano di dover avanzare proposte alternative ad un progetto complesso, che avrebbe portato ad un sistema magnetico-elettronico, la cui fattibilità verrebbe così rinviata. Per una serie di ragioni quindi - vi sto raccontando questo perché è storia di questi giorni, perché il processo continua, è in corso - la proposta che sta venendo avanti da parte delle aziende è di dire: vi facciamo noi una proposta e poi voi enti la valuterete (per enti intendo Regione, Provincia di Milano, Comune di Milano) per vedere insieme se è possibile trovare la soluzione a questo problema. Una prima proposta è pervenuta negli scorsi giorni, la stiamo valutando dal punto di vista tecnico, poi naturalmente dovrà essere sottoposta anche al vaglio politico. Diciamo che comunque, indipendentemente da questo che vi sto raccontando, sicuramente si tratta di un obiettivo forte, che la Regione persegue con forza. È diventato anche un obiettivo delle aziende, a maggior ragione adesso: con la nascita di TLN ci troviamo ad avere un nuovo operatore che, in *primis*, cerca di risolvere i problemi di integrazione proprio fra gli operatori ferroviari.

Le tante cose nuove, come per esempio il prolungamento di una delle linee S da Saronno a Lodi, ci mettono nelle condizioni di dover risolvere immediatamente questo problema di integrazione, se vogliamo che i nostri clienti possano comprare un biglietto che da Saronno arriva a Rho. Detto questo, continuiamo a lavorare alacremente, naturalmente in collaborazione con le aziende, e riteniamo che prima o poi la risposta la troveremo. Per maggior sicurezza, comunque, nella legge di riforma del trasporto pubblico locale di cui vi parlavo prima, attualmente all'attenzione del Consiglio Regionale, è prevista la realizzazione di questa integrazione tariffaria. La legge prevede, in buona sostanza, che per la gestione del trasporto pubblico locale si creino in Lombardia delle agenzie: saranno sette agenzie che corrispondono più o meno ai limiti amministrativi delle grandi province e accorpano le province di dimensioni minori. Queste sette agenzie avranno la responsabilità di gestire,

programmare i servizi, naturalmente in modo coordinato in collaborazione con Regione Lombardia. Però avranno tra i loro compiti anche quello di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo dell'integrazione tariffaria. Quindi creare le condizioni di *governance*, gli accordi commerciali e quant'altro necessario per riuscire ad attuare questa integrazione. La norma della Regione prevede anche che ci siano delle regole tecniche di carattere generale, in modo da garantire che questa integrazione tariffaria sia una realtà anche tra bacino e bacino. Diciamo che ci sono vari modelli già operativi, a livello europeo e a livello internazionale, che realizzano questa integrazione tariffaria. Il modello a cui potremmo avvicinarci è quello di Zurigo, che non ha un unico sistema di tariffazione, ma dove si creano le condizioni affinché i diversi sistemi di tariffazione - pensati seguendo delle regole di carattere generale - possano tra loro colloquiare e possano esistere anche i presupposti per garantire a livello regionale un sistema di integrazione tariffaria. Questo è un po' il quadro della situazione. Non vorrei adesso dilungarmi troppo con il mio intervento, eventualmente lascio poi alla fase delle domande e del dibattito altri ulteriori approfondimenti.

### **Massimo Ferrari**

Grazie dottor Laffi. Abbiamo ascoltato la voce del regista e adesso sentiamo la voce dell'attore, i due principali protagonisti del sistema di trasporto in Lombardia, cioè LeNord e Trenitalia. Personalmente in questi ultimi due mesi - grazie anche ad un accordo che come associazione abbiamo con la Regione Lombardia - ho fatto personalmente, assieme ad altri rappresentanti delle associazioni, qualche verifica sui treni e sulle stazioni, tornando su alcune linee su cui non tornavo da anni. Devo riconoscere che complessivamente, almeno per quanto riguarda le stazioni, c'è una qualità del servizio migliore con LeNord rispetto a Trenitalia, tendenzialmente perché le stazioni a nord sono presidiate e quindi è possibile ricevere assistenza, acquistare il biglietto direttamente dall'operatore ed anche in genere i fabbricati sono normalizzati. Questo è un fatto positivo. Come pure è un fatto molto positivo il tentativo di rilancio che Ferrovie Nord hanno fatto su una linea non afferente al nodo di Milano, ma importante, come la Brescia-Iseo-Edolo, su cui ci sono più treni per via del traffico pendolare ed anche del traffico turistico,

---

dato che quella linea serve il lago d'Iseo. Peraltro, ho visto anche qualcosa di meno positivo: per esempio, parlando di integrazione, non c'è più la possibilità di fare biglietti cumulativi da Milano o da Varese: si arriva fino a Laveno, a 50 m. c'è il pontile del traghetto, da cui fin dall'inizio del secolo si poteva proseguire con un biglietto per il Piemonte. Adesso non si può più.

Allora chiedo all'ing. Legnani se in questo momento, in cui si va verso la società unica TLN, prevarranno questi aspetti positivi di ripensamento, di intensificazione del servizio, di cura della qualità, oppure si andrà ad un mero conteggio economico e quindi ad un tentativo di contenere i costi. Obiettivo a cui ovviamente tutti dobbiamo essere sensibili, ma che potrebbe creare un impoverimento del servizio?



Amministratore  
delegato  
LeNord Milano

## Luigi Legnani

Buonasera a tutti e grazie per l'invito a partecipare a questo incontro. Sono l'Amministratore delegato di LeNord; sono sostanzialmente il locatore del ramo d'azienda che - con la decorrenza delle 2,00 di domenica 15 novembre - sarà affittato alla nuova società Trenitalia/LeNord: TLN, nel lessico che sta diventando ormai diffuso. Questo passaggio importante viene accompagnato - come ricordava prima il dottor Laffi - dai contratti di servizio, che contengono delle novità rilevanti rispetto al passato. Io ne voglio sottolineare soltanto una: la possibilità, derivata dalla capienza economica di questi contratti, di fare un po' di investimento. Voi sapete che questa questione degli investimenti fatti dalle imprese, è una questione che è dibattuta da tempo, nel senso che tutti siamo d'accordo che la soluzione migliore sarebbe quella di avere società che sono in grado di fare investimenti per esempio in materiale rotabile, di mettere in ammortamento questo materiale rotabile, ovvero di noleggiare, affittare materiale rotabile a società che funzionino da *Rolling Stock Company*, per usare il riferimento britannico che ormai è diventato di uso comune. Però questo problema si è sempre scontrato con il fatto che questa strada comporta maggiori oneri in spesa corrente. Quando si parla di spesa corrente, quindi di necessità di incrementare contratti di servizio con partite di spesa corrente, tutti - la Regione e gli enti locali - sono in grave difficoltà. Qualche minore difficoltà magari c'è sugli investimenti, tant'è che per esempio Regio-

ne Lombardia negli ultimi anni, ricordava prima il dott. Laffi, ha fatto sulla rete rilevanti investimenti, anche in materiale rotabile. Questo contratto di servizio apre una certa capacità di movimento. Veniva ricordato prima che, da Trenitalia e gruppo FNM, c'è un impegno sui 45 milioni di euro. Firmato stamattina il contratto di servizio questo pomeriggio il Consiglio di Amministrazione della nostra capogruppo aveva già all'ordine del giorno l'esame di come muoversi per dare concretezza a questa strada dell'investimento.

È chiaro che questi elementi sono da integrare anche con la strada dell'investimento diretto e quindi la strada che ha portato in questi anni ad avere - per quello che ci riguarda - investimenti in 76 treni TSR e in circa 20 treni diesel. Quindi da questo punto di vista, quello di portare avanti questo obiettivo di riuscire a rinnovare, è un obiettivo fondamentale. Tenete conto che noi siamo in una situazione nella quale, in termini di principio, dobbiamo sempre partire dal fatto che il *driver*, quello che guida, è il progetto del servizio. Quindi non tanto il progetto dell'infrastruttura, ma il progetto del servizio, perché poi devo realizzare le infrastrutture, le tecnologie idonee per poter dare esecuzione al progetto del servizio che ho studiato. Questo è un criterio che sostanzialmente consente di avere una scala delle priorità nel fare investimenti.

Quando le risorse sono limitate avere un criterio corretto per individuare priorità di investimento è assolutamente importante. Dico questo perché finora, come veniva ricordato dal moderatore, le operazioni che noi abbiamo fatto sulla rete nord sono state tutte operazioni in qualche modo guidate dal servizio. Cioè non è un problema di infrastrutture: per parlare di cose che sembrano banali, ricordo che negli anni abbiamo fatto il piano pensiline. Sembra una sciocchezza, ma il piano pensiline è stata un'operazione che ci ha permesso di mettere le pensiline su tutte le stazioni della rete e realizzare il piano indicatori, con il quale cioè tutte le nostre stazioni hanno gli indicatori con tutte le indicazioni riguardanti il treno, gli orari, ecc. Voi capite che questa è una partita di una delicatezza notevole, perché se uno guarda il conto economico dice: il biglietto lo faccio vendere alla tabaccheria di fuori. Il problema è che ovviamente un impianto non potenziato è un impianto in balia di un tessuto sociale che oggettivamente è quello che è, noi non ci siamo estraniati da un mare di tempesta come quello che è la realtà so-



---

ziale delle nostre zone. Quindi da questo punto di vista si sono avviati dei progetti, che fundamentalmente erano progetti legati al fatto di garantire una presenza, un presidio, un'operazione di salvaguardia del contesto nel quale le stazioni si trovano ad operare. Anche qui però stiamo cercando soluzioni che porteranno ad avere i potenziamenti di impianti da parte di nostro personale, ma rafforzato da una presenza di attività all'interno delle stazioni che sostanzialmente facciano a loro volta da elementi di presidio del territorio. È un progetto che credo TLN porterà avanti in maniera diffusa, già questi regolamenti sono stati avviati e quindi da questo punto di vista credo che questo approccio verrà valutato ed esaminato tenendo conto che ovviamente i contesti poi non sono sempre paragonabili. Vorrei fare due considerazioni su un ragionamento che mi sta a cuore e che, quando ho occasione, cerco di sottolineare. In genere, stando ai giornali ed a altri circuiti di comunicazione, molte volte viene messo in contrapposizione il progetto Alta Velocità con i servizi di trasporto regionali, locali, ecc. In realtà non è così: certamente è vero che l'Alta Velocità abbia segnato un salto di qualità importante all'interno del paese, ma è un progetto *in itinere*, non è che nel momento in cui noi apriamo la Torino-Milano-Napoli abbiamo completato le operazioni.

Credo che sia poi importante cogliere gli elementi di ricucitura del sistema Alta Velocità con il sistema complessivo. Banalmente ci sono proprio delle questioni operative sui nodi che vanno viste. Ci sono degli aspetti che richiedono magari anche di ridisegnare i servizi, tenendo conto di quelle che sono le esigenze indotte anche dalla presenza dell'Alta Velocità e di fare quegli interventi di integrazione, di investimento sulle strutture, piuttosto che sulle tecnologie, che consentano di mettere a regime il sistema nel modo migliore. Dal punto di vista delle tecnologie, credo che ci sia la necessità di attivare per i servizi regionali un progetto che abbia la stessa capacità di essere un progetto forte a scala nazionale, così come lo è stato il progetto dell'Alta Velocità. Mi spiego: noi oggi abbiamo il Passante Milano - e cito il Passante di Milano perché credo che conosciamo il problema abbastanza bene - che è una struttura che sostanzialmente consente una frequenza di circolazione dei treni di un treno ogni quattro o cinque minuti. Tutti i passanti che uno ha occasione di poter vedere in giro in Europa - da Monaco a Franco-

forte - hanno frequenze superiori, addirittura ogni due minuti. Da questo punto di vista, allora, è chiaro che per esempio un investimento sulle tecnologie che consenta di poter arrivare a obiettivi di questo genere, secondo me è un elemento rilevante. Primo perché c'è la possibilità di sfruttare investimenti cospicui nel modo migliore, e secondo perché di fatto ci consentono di progettare i servizi con dei gradi di libertà che oggi non abbiamo.

Sappiamo bene che il problema non è semplicemente mettere il blocco mobile - per citare una soluzione tecnica possibile - all'interno del passante, ma è un problema di avere complessivamente meno affluenti, eccetera. Quindi c'è proprio un progetto di sistema, a me piace pensare che - come negli anni scorsi il progetto dell'Alta Velocità è stato un progetto importante per il paese - anche il progetto per i servizi regionali lo possa diventare. Progetto rispetto al quale si fanno degli investimenti con continuità e non degli investimenti che sono fatti con una discontinuità, che poi dà problemi in termini di capacità di essere realizzato in tempi certi, e con obiettivi che possano poi essere anche garantiti rispetto al servizio che viene fornito ai cittadini. Lo dico anche quando ho occasione di chiacchierare con gli amici di RFI, tra l'altro soprattutto RFI ha un *know-how*, una capacità che ha potuto sviluppare con l'Alta Velocità che è importante. Credo che in quella società ci siano delle professionalità davvero importanti e davvero valide. Quindi nel momento in cui l'Alta Velocità in qualche modo arriva - almeno parte da Milano e andrà verso Venezia - a concludere una prima fase importante, vi sarebbe la possibilità di dedicare attenzione a questo tipo di progetto. Ma qui è evidente che poi c'è un problema di farne anche un obiettivo politicamente condiviso, politicamente sostenibile. Questo credo che sia un elemento che vada sottolineato.

Il tema proposto parla di mobilità sostenibile. Io credo che non si possa parlare di mobilità sostenibile se non parliamo, o facciamo almeno una battuta, sul trasporto delle merci. Il trasporto delle merci che si muove su ferrovia sta andando a morire. Questa è la realtà, oggi sostanzialmente riuscire a fare un treno merci economicamente in equilibrio è un obiettivo davvero difficile nel nostro paese. Finora Trenitalia ha fatto servizi oggettivamente sottocosto, ma ovviamente è arrivato anche per Trenitalia il momento di non poter continuare in questo tipo di scelta. Quindi da questo punto di vista

---

sta progressivamente tagliando; ovvero sta alzando le tariffe, ecc. ecc. Noi che nel 2001, come Gruppo Nord, abbiamo fatto una apposita società, siamo riusciti ad avere un equilibrio finanziario, ma ovviamente abbiamo dovuto fare la scelta di fare solo alcuni tipi di servizi. Quindi selezionando quello che poteva essere trasportato, su alcune direttrici, in modo economicamente sostenibile.

Quindi la situazione è tale che, se non c'è un alcun intervento - così come avviene per la strada, dove sostegni importanti ce ne sono - il trasporto delle merci sarà un settore dove tendenzialmente, con buona pace di tutti i discorsi del trasferimento modale, i problemi si aggraveranno. Tenete conto che, tra l'altro, uno dei pochi sostegni che c'è sul settore è la Legge 166 di qualche anno fa, che non è stata rifinanziata. Quindi questa è davvero una questione secondo me che merita di essere tenuta in considerazione con molta attenzione.

## **Massimo Ferrari**

Grazie ing. Legnani. Posso girare le stesse domande all'ing. Fiorenzo Martini, Direttore regionale di Trenitalia Lombardia. Vorrei declinarle con una sfumatura ulteriore: l'ingegner Martini, che conosco da molti anni e che è completamente appassionato del settore, sa che in molte regioni italiane il servizio ferroviario, al di fuori delle tratte a lunga distanza, è fondamentalmente appannaggio del pendolarismo e del traffico studentesco. In Lombardia come anche in Toscana, dove l'ingegner Martini è stato direttore per molti anni, la situazione è diversa.

Oggi con l'entrata a regime del sistema delle linee S, con l'incremento e l'intensificazione delle frequenze anche verso i capoluoghi - su Lecco, su Bergamo, adesso anche su Abbiategrasso - c'è la possibilità di offrire un servizio intensificato durante tutto l'arco della giornata. Quindi è possibile che il treno, almeno in Lombardia, grazie al congiunto intervento dell'Alta Velocità e del sistema regionale, possa recuperare un ruolo di mobilità diffusa - oltre che per pendolari e studenti, che restano i principali clienti del traffico locale - anche per lo spostamento di cittadini. Esattamente come avviene all'interno della città di Milano, dove il milanese magari si muove anche in auto, ma sa di poter contare su una rete metropolitana affidabile, frequente e con certe caratteristiche di qualità che la rendono un'alternativa pra-

ticabile per qualsiasi tipo di spostamento. Ci sono le premesse perché - anche guardando l'orizzonte 2015 con l'Expo che sarà una sfida non solo per la città di Milano ma per l'intera Lombardia - la ferrovia possa ambire a recuperare questo ruolo a livello, se non dell'intera regione, ma almeno della grande area di Milano?



*Direttore  
regionale  
Lombardia  
Trenitalia*

## **Fiorenzo Martini**

Intanto grazie per l'invito e per la partecipazione. Credo che questo incontro sia stato organizzato in un momento estremamente particolare, lo avete ascoltato dagli interventi che si sono succeduti, un momento di ulteriori importanti cambiamenti. È proprio un bel momento, a mio avviso. Confesso un po' la difficoltà ad intervenire su un tema così vasto e cercherò di stare al tema e di seguire anche i suggerimenti del moderatore. Senza storicizzare troppo, però mi piacerebbe contestualizzare la situazione della sostenibilità dei trasporti in Lombardia. Riflettevo, mentre ascoltavo le varie relazioni precedenti, sul fatto che sostanzialmente si parla di trasporto regionale in termini reali e organizzati da 10 anni: a partire dalla Legge Bassanini, dal Decreto Legislativo 422 che ha disciplinato la materia. In questi anni i due vettori ferroviari in Lombardia si sono evoluti diversamente, il che ha portato ad una serie di conseguenze, comunque si sono evoluti. L'ultima evoluzione riguarda il soggetto appena costituito, in cui sono confluite due società: una, fino all'altro giorno, in forte debito ed una in attivo rappresentata dalle Ferrovie Nord Italia e LeNord.

Questo per dire l'evoluzione che cosa può comportare. Comunque i passaggi sono cominciati, la Regione è entrata nel governo del sistema. Non credo siano tanti anni, ma credo che il lavoro fatto sia importante. Le difficoltà sono notevoli: il passaggio, che ha richiamato il dottor Laffi, riguardante la sottoscrizione del contratto di servizi è già avvenuto qui come in gran parte delle altre regioni. Invece credo che questo ulteriore momento organizzativo nella società - destinato a semplificare lo schema degli operatori del trasporto sul territorio, ricercando insieme a FS la direzione di questa società - sia un fatto davvero importante. Questo fa pensare ad una suggestione: la società acquisisce risultati in base a come si è organizzata; finché non è stato disciplinato il settore con la Legge Bassanini, difficilmente sarebbe stato possibile fare i passaggi che si sono fatti. Non ritorno a periodi già citati dal professor Maggi, ma quello è stato un momento di svolta, che ha per-

---

messo in 10 anni - che sono tanti - di arrivare a queste scelte, che ci auguriamo tutti siano proficue.

Lo stesso discorso vale per quanto riguarda le merci: cioè è la società che deve scegliere, con le regole che si dà, se vuole portare le merci in ferrovia o non le vuole portare in ferrovia. Perché poi quando la società si organizza e decide che, ad esempio, FS è una SpA e che le SpA dopo un certo periodo di perdite vanno in fallimento, fa delle scelte. Su queste scelte poi bisogna essere consequenziali. Quanto sopra è per inquadrare un po' i termini generali, per poi permetterci di scendere più in particolare al tema dell'incontro di stasera. Ma noi siamo figli di tutte queste scelte che sono state fatte e che, per fortuna, stanno producendo un effetto di svolta. Ricordo che con i fondi attivati dalla Legge dalla finanziaria, quest'anno è stato possibile anche in questa regione perseguire, anche per il ramo di Trenitalia, un equilibrio di bilancio. Questo grazie alle intese che sono intercorse in tutte le regioni con il Ministero dei Trasporti; è una cosa che fa ben sperare. Rimane un divario, che è quello del materiale rotabile delle due imprese: se voi ci fate caso, vedrete al momento tutti i treni nuovi in un'area, che è quella dove opera LeNord, e tutti i treni un po' - o molto - più vecchi su tutto il resto.

La TLN può facilitare senz'altro una redistribuzione della qualità del servizio. Andando ancora nello specifico - riguardo la Lombardia ed il trasporto regionale in particolare - convivono situazioni molto diverse in termini trasportistici. Convivono le situazioni di massima evoluzione: il Passante è un'opera frutto di un'intuizione a livello europeo e, come spesso succede spesso in Italia, anticipa le soluzioni. Forse gli effetti si stanno completando un po' tardi, anzi forse non si stanno manifestando in tutta la loro possibilità, però esiste in Lombardia questa situazione che è la più evoluta, oltre a due rami già attivi in un sistema completo. Saranno inaugurati, o testati, tra un paio di settimane, il 5 dicembre. A fronte di tale situazione ci sono impianti che invece non hanno trovato un'evoluzione simile, abbiamo quindi situazioni e regimi di circolazione non aggiornate al meglio della tecnica, che debbono però sopportare flussi di trasporto molto importanti.

È stata richiamata prima la linea di Mortara, è una ma non è la sola, sono tanti i binari unici che si immettono o nel nodo o nelle direttrici

che arrivano al nord. E questo è fonte di complessità. Qualche altro elemento per riflettere sul tema: per quanto riguarda i servizi regionali Trenitalia in Lombardia, per chilometro di linea ci sono il doppio di servizi rispetto alla media nazionale. Per fare il confronto con una regione simile, vediamo che ci sono una volta e mezzo i treni che ci sono in Piemonte; con la differenza che in Piemonte non c'è quella forza di attrazione per cui in Lombardia tutti i servizi - o quasi - o vanno a Milano o non vanno. Questo dà un'idea di quanto - e mi riallaccio a una riflessione di Luigi Legnani - sia importante darsi delle regole o organizzarsi in maniera di fornire le risposte.

Diceva l'ingegner Legnani che bisogna dosare e dopo investire. Come investire meglio, qual è la proficuità? È chiaro che l'organizzazione che ci siamo dati non può rimanere quella attuale: cioè con RFI nazionale e con Trenitalia nelle articolazioni nazionale e regionali. Questo comporta delle difficoltà di coordinamento di cui vediamo le conseguenze. Induce anche delle difficoltà di affinamento del sistema e di progettazione, per cui ci ritroviamo con delle linee di adduzione importanti su Milano che trovano ostacolo nel sistema infrastrutturale del nodo di Milano. Nodo che, benché abbia avuto delle evoluzioni, sostanzialmente stenta ad adeguarsi alla quantità dei flussi. Facendo un altro passaggio ancora su cosa stiamo facendo, credo che un'impresa di trasporto si caratterizzi per tre elementi. Il primo è l'organizzazione, per migliorare la quale ci stiamo impegnando in questa nuova società TLN che, come accennavo prima, ci auguriamo possa produrre sinergie e miglioramenti generalizzati. L'altro elemento che contraddistingue il trasporto è che il treno costa, c'è bisogno di investimenti. Trenitalia sta investendo, la Regione Lombardia sta investendo: aspettiamo gli effetti degli investimenti.

Per sintetizzare, qual è il risultato a cui tendere? L'obiettivo, in parte già attuato con il programma di quest'anno, è sostituire in termini di *marketing*, riuscire a rendere riconoscibile e attraibile il servizio di trasporto anche all'esterno dell'area servita dalle linee S. Il risultato a cui tendere - e parzialmente già è così - e su cui con la Regione Lombardia ci siamo impegnati, è questo: rendere facilmente leggibili i servizi con il cadenzamento. Qui si attua questo obiettivo: passare dal treno dei pendolari al treno per tutti, il treno al servizio della collettività. Un sistema di trasporto che vada a supportare, come dovrebbe essere, il miglior sviluppo in termini di so-

---

stenibilità della società. Non ho bisogno di ricordare che il servizio di trasporto ferroviario - oltre che costare poco - nel momento in cui riuscissimo a fare con una buona organizzazione, con mezzi nuovi, con un orario facilmente leggibile, diventerebbe un sistema a supporto dello sviluppo. Occorre pianificare in tutte le province la corrispondenza con i servizi su gomma, e quindi creare una rete di trasporto che sia a misura d'uomo. Questo per l'esterno. Diciamo che poi la Lombardia è una grande regione, c'è la grande area metropolitana e ci sono poi tutta una serie di aree che vivono di problematiche comuni a tante altre parti d'Italia. Credo che sia corretto approcciarle in termini di equilibrio, con una risposta che renda percepibile, utilizzabile, fruibile il sistema ferroviario e poi il sistema trasporto pubblico.

Sottolineo solo l'importanza del lavoro, organizzato dalla Regione, di socializzazione, comunicazione; facendo partecipare tutte le amministrazioni, enti pubblici, associazioni (comprese quelle dei consumatori e dei pendolari) alla definizione ed alla spiegazione del perché si realizza un certo modello, un certo disegno, ovviamente nell'interesse di portare più persone possibile sul sistema. Il tema sarebbe estremamente lungo. Una sola notazione sull'integrazione, su cui si è parlato più volte. Credo, e torno ancora al discorso delle regole, che nel momento in cui ci troviamo di fronte ad imprese (e di SpA) i bilanci debbono comunque quadrare; anche se queste imprese portano addosso il peso dell'importanza sociale del lavoro che fanno, questo vale non tanto per noi, ma credo per i nostri ferrovieri. Questo è l'elemento che rende complesso sviluppare integrazioni, per una serie di anomalie - qui parlo da impresa, ovviamente altri soggetti possono non condividere con altri soggetti - particolarmente pesanti per quanto riguarda le imprese su ferro e di cui faccio cenno.

Immagino che tutti siate a conoscenza di un dato di fatto: in Lombardia, come anche in altre regioni, il biglietto ferroviario costa circa del 25% in meno rispetto al servizio su gomma. Questa è una deformazione che non aiuta lo sviluppo di un sistema di integrazione. Da qui la difficoltà che regolano i rapporti con la stazione appaltante, che può essere come nel nostro caso la Regione ma in altre la Provincia o i Comuni. Noi parliamo di *bonus*: provate a parlarne con le altre imprese. Non è che le altre imprese abbiano livelli di efficienza più

alti, la declino io in un altro modo. La Regione si è messa a fare questo mestiere 10 anni fa, l'ha affrontato in termini nuovi in un contesto particolare e quindi l'ha regolato così. Ma io vi assicuro - anche perché viaggio e prendo il treno ed altri mezzi - che non è che noi abbiamo standard bassi, anche se in fase di miglioramento, ed altre imprese di trasporto che vanno anche su rotaia - per non fare nomi - hanno standard molto migliori. Anzi, non necessariamente.

Non credo che lì ci sia una regolazione dei rapporti simili alla nostra, fatta con attenzione da parte di Regione Lombardia come stazione appaltante. Quindi anche questo non aiuta. Queste credo siano le condizioni. Poi un altro tema è quello delle ripartizioni che è estremamente complesso, ma non mi dilungo. Sicuramente le agenzie aiuteranno lo sviluppo dei processi di integrazione, devo però dire che queste operazioni si possono fare con la volontà comune tra imprese e, stazioni appaltanti, ovviamente con la condizione che devono comunque trovare il loro equilibrio economico, perché è un nostro dovere. Quindi tra gli *input* da mettere alla base del sistema, c'è da considerare che le imprese devono trovare il loro equilibrio. Finché questo non si fa, serviranno anche le agenzie, che facilitano, ma credo che quelli sopra accennati siano gli ostacoli principali da superare per sviluppare il sistema di integrazione. Sistema che, insieme al disegno che stiamo cercando di perseguire e, surrogato poi dal coordinamento che sarà effettuata tra i servizi su gomma, completerebbe e renderebbe senz'altro il servizio più appetibile, più gradevole e utile per la collettività. Spero di non essere stato lungo e vi ringrazio.

### **Massimo Ferrari**

Per quanto riguarda le ripartizioni è proprio l'informatica che deve aiutare. L'ingegner Marco Broglia, che è Presidente del CIFI in Lombardia e competentissimo, ci potrebbe parlare della Commissione della metropolitana milanese di cui è protagonista. Magari anche di altri interventi importanti sulla mobilità sostenibile in Lombardia già realizzati quest'anno, come il nuovo tram di Bergamo, o in fase di realizzazione come la metropolitana automatica di Brescia. Però questi in pochi minuti vorrei porre la questione delle infrastrutture e delle ricadute che queste infrastrutture avranno sull'organizzazione, sulla vita del nostro paese.



---

Vorrei anche un commento: tra un mese l'Italia sarà più corta dal punto di vista ferroviario, almeno il tratto fino a Napoli non sarà mai stato così corto. Questo credo che avrà delle ripercussioni a cascata, forse in alcune forme di pendolarismo anche sulle lunghe distanze, come abbiamo avuto già in Francia. C'è un problema di coordinamento, però, anche con i capoluoghi di provincia non direttamente toccati dall'Alta Velocità. C'è proprio in questo momento invece, un allontanamento dal punto di vista ferroviario dell'Italia, di Milano in particolare che è vicino alle frontiere, dal resto d'Europa. Tra un mese si andrà in quattro ore a Napoli e Napoli sarà più vicina di Ventimiglia. Mi dispiace un po' per la Riviera di Ponente e per Nizza, dove restano due servizi ferroviari giornalieri. Proprio nel momento in cui va avanti l'integrazione, siamo rivolti all'interno del nostro paese, dal punto di vista ferroviario. Come vede l'ingegner Broglio questa ricognizione, per certi aspetti entusiasmante e per altri problematica?



*Presidente  
Collegio  
Ingegneri  
Ferroviari  
Italiani  
Lombardia*

## **Marco Broglio**

Grazie, buonasera. Voglio prima di tutto portare anche il saluto come CIFI, come Collegio Ingegneri Ferroviari, che con la Fondazione Cesare Pozzo ha sempre avuto rapporti in questa attività in termini di diffusione della cultura ferroviaria. Spesso abbiamo occasione di discutere insieme ed approfondire - magari anche uscendo un po' dalla casacca che si porta tutti i giorni, come rappresentanti di una certa azienda o di una certa società che opera nel nostro settore - in termini pratici, creando delle occasioni di confronto sul problema dei servizi, delle infrastrutture e su temi di tutti i giorni. Questo lo trovo estremamente positivo. Riprendo lo spunto di Massimo Ferrari. Effettivamente tra qualche settimana - ma già da un anno abbiamo la Milano-Bologna Alta Velocità in un'ora, la Milano-Torino in molto meno di un'ora - il sistema AV crea delle nuove opportunità, perché si riduce quello che è l'elemento con cui noi misuriamo gli spostamenti: il tempo.

Quasi tutti noi diciamo che stiamo a 10 minuti, a un'ora dal lavoro, non diciamo a quanti chilometri. Con l'Alta Velocità le distanze, quindi l'organizzazione lavorativa e della vita sociale, un po' cambia. Molti oggi dicono: adesso ci sarà la Milano-Roma in tre ore, quindi l'aereo non ha più senso perché si arriva in centro a

Milano, si arriva in centro a Roma. Ecco, a maggior ragione, il sistema sta in piedi se poi per arrivare alla Stazione Termini, o anche in Centrale, non impiego più di quell'ora che ho impiegato da Milano o Bologna ad arrivare alla mia destinazione finale, perché manca un servizio pubblico che mi porti alla mia meta, senza necessità di dover ricorrere ad un taxi o a qualcuno che mi viene a prendere in stazione o all'auto personale. Questo oggi nella realtà di Milano è coperto nell'area urbana da una rete di trasporto pubblico, che è ancora in sviluppo ma che già c'è. Sicuramente lo è almeno in quella che è la rete regionale, la rete della grande area metropolitana.

Questo lo vediamo già nei dati di quelli che poi sono gli utenti di tutti i giorni, perché gli utenti che avranno la somma "trasporto locale + Alta Velocità" saranno poi una fetta minima sicuramente di quel 1.200.000 persone che ogni giorno entrano nella città. Uscendo dalla cerchia dei confini comunali, la percentuale di utenti che usano il mezzo pubblico si abbatte in maniera clamorosa. Questo non è solo legato ad abitudini o fatti geografici, ma sicuramente anche ad un servizio che non riesce a coprire quelle che sono le esigenze: sia perché manca, o è già saturo, o non offre prestazioni adeguate. Quindi raccolgo lo spunto dell'ingegner Legnani: questo progetto di andare a migliorare ulteriormente quelle che sono le reti locali ci deve essere, non può mancare. Perché altrimenti si creano solo dei conflitti puntuali, ma non si arriverà ad un vero e proprio sistema. Era nato un paio di anni fa un Tavolo - cosiddetto "Tavolo del secondo passante" (il nome magari svia un po', non si tratta necessariamente di una seconda galleria) nel quale si è discusso su come migliorare l'infrastruttura del nodo di Milano.

Il nodo di Milano sta peggio rispetto ad altri nodi come Torino, Firenze, Roma; un po' perché Milano ha molto più traffico di tipo regionale, un po' proprio per come è conformato, ne soffre maggiormente. Questo progetto "secondo passante" - che in questi ultimi mesi si è un po' più incentrato su delle infrastrutture da realizzare nel breve/medio termine, con ottica Expo - si sta sviluppando proprio nel senso che l'ingegner Legnani accennava. Cioè si è cercato di partire sempre da un progetto di servizio, per andare a vedere man mano i vari interventi infrastrutturali

---

che servivano per realizzare questo modello di esercizio. Cercando anche una gradualità nel tempo. Questi interventi non sono necessariamente solo nuovi binari, nuove gallerie. Basti pensare ad esempio a Monaco di Baviera - dopo lunghe discussioni sull'eventuale secondo passante più o meno parallelo a quello esistente - si è optato sulla tecnologia, quindi sul miglioramento del segnalamento per aumentare le frequenze. Ma non solo questo basta.

Tutti i passanti, che hanno frequenze sui due minuti o tre minuti, hanno materiale rotabile omogeneo: veicoli tutti uguali e con caratteristiche sicuramente più vicine - in termini di accelerazione, di numero di porte per fiancate, di velocità di salite e discese da un treno - a quelle di una metropolitana. E questo è un altro elemento fondamentale per poter migliorare il servizio. Ovviamente sono importanti anche le modalità operative, come il rispetto assoluto dei tempi di sosta, perché se il treno sta fermo più di *tot* le frequenze vanno a pallino. Questo credo sia un lavoro che è partito, certamente il modello di servizio che si vuole raggiungere è elevato, richiede più investimenti e quindi va graduato nel tempo. E nel tempo medio-lungo. Perché dico questo? Oggi si parla molto di Expo. Expo 2015 è un fatto - ormai vicinissimo - che a mio parere è una molla sicuramente che può attivare tanti interventi, ma dobbiamo stare attenti anche che non diventi un freno. Perché c'è anche il rischio di guardare solo a quello che si riesce a fare entro il 2015, o meglio entro la fine del 2014: 5 anni per una infrastruttura o per interventi su materiale rotabile, sul segnalamento, sono pochissimi. Credo che anche su questo punto ci voglia molta attenzione.

Occorre avere un progetto invece che sia di lungo respiro, ben dosato nel tempo, con delle scadenze intermedie che non vogliano far finire tutto nel poco, ma che arrivi fino in fondo nel tempo che ci vuole. Sembra una banalità, ma anche questo tipo di impostazione non è facile spesso da portare avanti. Anche perché siamo tutti in un contesto, anche le amministrazioni, che ci induce a cambiare, anche con tempi più brevi, quindi non sempre è facile fare una programmazione lunga per le grandi opere. Vorrei concludere con un piccolo esempio. Ieri sera ero a Berna, alla fine di una giornata di lavoro, avendo una mezz'ora di anticipo mi sono fermato in sta-

zione ad aspettare il treno per vedere un po' quello che succedeva. Ripeto, a Berna, quindi parliamo di una città che è la capitale della Svizzera, ma è comunque una città di medie dimensioni, credo sia poco più di Brescia. Nella fascia tra le 17.30 e le 18.30 ho visto quello che è il movimento, quindi l'offerta sia di treni regionali, di treni interregionali e di treni chiamiamoli linee S, in una città di queste dimensioni, ma soprattutto ho visto l'utenza. Si vede un tipo di utenza che va dagli studenti ai pensionati, alle mamme con le carrozzine. Credo che in quella realtà si sia arrivati a questo punto dopo tanti anni in cui il servizio man mano è migliorato. Quindi quando il servizio, la qualità dell'offerta migliora, l'utenza inevitabilmente aumenta e si affeziona a quel servizio.

Un giornalino di quelli "usa e getta" riportava proprio ieri, un annuncio da parte del governo svizzero ai pendolari: guardate che le tariffe a breve aumenteranno e per chi viaggia fino al 15, 20 minuti ci sarà più probabilità di leggere in piedi. Quindi anche loro hanno i loro problemi. Però dopo anni e anni di un servizio sempre di volta in volta migliorato, anche la cultura probabilmente dell'utilizzo del mezzo pubblico è cambiata. Io credo che anche a questo aspetto noi dobbiamo pensare, perché proprio in una regione come la Lombardia - che per certi aspetti ha una superficie simile alla Svizzera - ci stiamo mangiando il territorio pian piano, lo stiamo occupando sempre più con strade, con parcheggi, ecc.. Sembra inevitabile, non c'è altra strada in questo momento. Ma in prospettiva, non è certo una prospettiva per i nostri figli o nipoti entusiasmante. Quindi credo che questa strada che si sta cercando di intraprendere, per tanti aspetti sia inevitabile. Grazie.

### **Massimo Ferrari**

Grazie all'ingegner Broglia. Adesso l'ultimo intervento a Nino Corrottillo, Segretario generale della Filt-Cgil Lombardia, che, essendo più giovane di me, credo che abbia vissuto quest'evoluzione delle Ferrovie dello Stato. Il sindacato, che è interprete di una categoria con grandi tradizioni di responsabilità e di orgoglio professionale, ha saputo interagire ma anche gestire il discorso delle tante trasformazioni. Adesso però come vede il segretario della Filt-Cgil l'evoluzione prevedibile, alla luce di tutto quello che ci siamo detti e che abbiamo potuto analizzare?



Segretario  
Generale  
Filt-Cgil  
Lombardia

## Nino Cortorillo

Grazie per l'invito. Per rispondere alla domanda penso che la Cgil Trasporti - che nella sua storia si è caratterizzata per aver assunto, forse più di altri sindacati, l'orgoglio dei lavoratori di questa impresa - si sia trasformata negli ultimi decenni in un soggetto pienamente portatore della capacità di riforma del sistema. C'è stato un momento nel quale il nostro sindacato - non da solo, ma forse il nostro con più convinzione - ha capito che il sistema non stava in piedi senza un grande processo di riforma. Dentro quel grande processo di riforma, essendo la componente lavoro una delle componenti essenziali, ha giocato questo ruolo. È un processo compiuto e definito? No, assolutamente no. Io mi rifaccio in modo molto schematico all'illustrazione che ci ha dato il professor Maggi.

Mi viene in mente questa cosa: l'Italia ha vissuto per 100 anni, fino alla metà del '900, sulle grandi opere che erano state fatte, immaginando un futuro non legato al contingente ma agli anni successivi. Poi c'è stata una seconda fase, che è durata 30-40 anni, in cui sostanzialmente non si è fatto più nulla. Poi si è ripreso ad intervenire, non a caso ciò è coinciso con l'avvento dell'incremento della motorizzazione privata, e quindi con la destinazione di risorse su un altro piano. Finito quel compito, la ferrovia è rimasta quella che era. È ripresa a metà degli anni '90 con l'Alta Velocità. Io non sto dentro quello schema per cui si contrappone l'Alta Velocità al servizio pendolare. Però la rivoluzione che si è compiuta è una rivoluzione di questo tipo. Oggi per le distanze medie il treno e l'aereo sono la stessa cosa. Questo era inimmaginabile fino a pochi anni fa e siamo ancora agli inizi. Ripeto: il treno e l'aereo sono la stessa cosa. Tanto la stessa cosa, che in un paese come la Francia *Air France* ha deciso di entrare nella competizione ferroviaria, integrando i propri servizi, sapendo che, se le cose non vanno nel settore aereo, probabilmente le *utilities* vengono sottratte da un altro vettore che viaggia su treno.

Che cosa comporta a noi? Innanzitutto una considerazione non nuova, spesso quando si fanno questo tipo di convegni, in cui si può parlare anche liberamente, ci si rende conto di avere opinioni anche spesso molto simili, convergenti. Partono tutte da un'idea che abbiamo necessità di tempi lunghi sulle decisioni, mi sembra lo abbia ricordato anche l'ingegnere prima. Non possiamo immagina-

re di intervenire perché siamo permanentemente in emergenza, neanche pensare di fare le opere perché c'è l'Expo tra quattro o cinque anni. Occorre avere in qualche modo l'idea che avevano quelli che iniziarono a costruire le ferrovie un secolo fa. La prima questione è questa, provare ad avere una capacità di progettazione di sistema. L'altra è avere la capacità che tutti i soggetti che compongono quel sistema, in qualche modo, abbiano finalità analoghe. Può sembrare strano, ma io ho molto condiviso e apprezzato lo sforzo che ha fatto la Regione Lombardia: la cosa che la mia organizzazione chiedeva da tempo era di mettere intorno ad un tavolo tutti i soggetti. Perché un sistema a rete composto da molti soggetti, con normative molto frammentate, in cui chiunque può fermare tutta la macchina, ha bisogno del massimo grado di condivisione. Il massimo grado di condivisione che poi ha trovato una soluzione nel Patto per il TPL.

Ovviamente il Patto per il TPL dà delle indicazioni, non è la soluzione di tutto. Apro e chiudo una parentesi: prima l'ingegner Legnani ha giustamente parlato della situazione delle merci, e qui approfitto anche della presenza della Regione per dire che Cgil, Cisl e Uil Trasporti - insieme ad alcune associazioni di categoria del settore merci, più specificatamente quello su gomma - hanno inviato agli inizi di quest'anno una richiesta alla Regione, rimasta inascoltata. Proponevamo di provare a lavorare e a ragionare per fare sulle merci qualcosa di analogo a quello che è stato fatto sul servizio passeggeri. Perché riteniamo che anche questo sistema, se non viene governato con un'idea complessiva, è un sistema che è ancora più frammentato rispetto al servizio passeggeri, dove, tutto sommato, siamo in presenza di due imprese ferroviarie. Nel settore merci siamo in presenza di una polverizzazione del sistema. Ma torniamo un passo indietro. Noi siamo in presenza nella nostra regione, ormai, di quella che un sociologo chiama "la città diffusa": non riguarda solo la nostra regione, ma si estende anche alle regioni confinanti. Quindi è evidente che serve una capacità di progettazione del sistema che sicuramente sino ad oggi non si è verificata. Ovviamente parliamo di un sistema, anche qui sempre in termini molto schematici, che è un po' come la filiera della produzione, caratterizzata anche dalla complessità che sta nell'infrastruttura, nella tecnologia che si usa, nella qualità delle imprese, nelle

---

risorse disponibili, nel ruolo che ha il lavoro dentro quelle imprese e ovviamente poi nel servizio che ne consegue. Ed è una filiera dentro la quale agiscono diversi soggetti, diversi momenti.

Ognuno di questi ha una importanza fondamentale, per avere quel servizio che è stato citato a Berna, occorre che funzioni tutta la filiera, se viene a mancare qualcosa il servizio non potrà che essere non percepito, non potrà che essere negativo. Ecco, in questo un sindacato come il nostro, un sindacato dei trasporti, ha un'idea diversa anche da altri sindacati: noi vogliamo contemporaneamente dare la tutela dei lavoratori che operano dentro queste imprese, ma anche dare una risposta alle esigenze ed ai bisogni più larghi che sono della cittadinanza. In questo ci differenziamo anche da altre organizzazioni: noi non mettiamo mai in contrapposizione la tutela del lavoro dalla tutela delle esigenze dei cittadini. Faccio un esempio diverso: noi spesso abbiamo degli annunci molto alti, anche da parte della Regione, anche con un taglio che sfiora la propaganda o la ricerca del consenso. Se andiamo qui al Passante a 100 m. e qualcuno scende, non c'è un'edicola, le macchinette, quelle di cui parliamo che dovrebbero organizzare l'integrazione, sono ancora incartionate. Ma guardate che sono lì da cinque o sei anni.

Chi come noi ci passa si fa una domanda: chi le ha messe e quando? Secondo esempio: Rogoredo, che viene pubblicizzato da Trenitalia con il famoso "2 ore e 45 Rogoredo-Tiburtina". Non so se a qualcuno di voi è capitato di andare a Rogoredo ultimamente, è una stazione che non ha un parcheggio, di nessun tipo, neanche di interscambio, non esiste il parcheggio. È incastrata in un'area territoriale che si sta rapidamente urbanizzando, non c'è un'edicola. Adesso, immaginare che si porti una linea di Alta Velocità in una stazione che è rimasta quella di 15 o 20 anni fa, è una follia. La distanza che si crea non è tra l'Alta Velocità e il traffico pendolare, è tra l'adeguamento che l'Alta Velocità potrebbe portare a tutto il sistema che sta intorno, e invece queste scansioni nettamente differenziate. Ovviamente con responsabilità diverse. Siccome qui si è parlato soprattutto di treni, perché la sede è propria, io provo sottolineare una cosa che mi ha molto colpito, cioè quanto sta avvenendo in questi giorni a Milano. Pochi giorni fa il Comune di Milano - quindi l'autorità politica che governa questa città - ha deciso di suddividere le competenze del traffico da quelle del trasporto. Cioè

il traffico lo ha in mano un assessore, il trasporto lo ha in mano un altro. Sarebbe come dire che le competenze della sanità stanno in mano ad uno e quelle degli ospedali stanno in mano ad un altro. Se il governo del sistema avviene con queste modalità, i problemi che noi abbiamo davanti non potranno trovare soluzione. Assolutamente non potranno trovare soluzione: una città come Milano, che è il nodo di molte delle questioni di cui noi parliamo - non so se è un'impressione solo mia - oscilla fra un'idea di liberalizzazione del traffico privato, come se Milano debba diventare il Cairo, e un modello utopico di trasporto pubblico come se Milano dovesse essere Stoccolma. Stoccolma e il Cairo nella stessa città non possono convivere. La politica a livello regionale, a livello comunale, deve compiere delle scelte che poi devono trovare una coerenza ed una rispondenza. Guardate che questa cosa di cui sto parlando - il traffico in mano ad un Assessore e i trasporti in mano ad un altro Assessore - vuol dire il non governo del sistema. Altro che integrazione tariffaria. Qui bisogna parlare dell'integrazione del sistema. Un altro punto è il nodo di Milano: io penso che questa questione del nodo di Milano, anche per quelli che non sono esperti come gli ingegneri di questo tavolo, sia una cosa che avanza sempre di più. L'ingegner Legnani prima richiamava la capacità di utilizzo dell'infrastruttura molto più indotta che in altre città in Europa. Noi abbiamo già avuto dal 14 dicembre dell'anno scorso l'Alta Velocità che potrebbe liberare le linee, ma una volta che si arriva al nodo di Milano da sud, da Rogoredo, ci si immette nel nodo e tutti i treni stanno in coda. Qui non c'è soluzione, non esiste soluzione a questo problema. Perché o si costruisce un altro passante, o si velocizza l'ingresso dentro il passante attuale da sud, o si determina che le attuali stazioni non sono più sufficienti a gestire il traffico che arriva a Milano, che rappresenta l'80-85% di quello regionale. Guardate che questa cosa accade mentre RFI, Comune di Milano - e non so quanto la Regione in questo caso - stanno decidendo di occupare tutte le vecchie aree dismesse dai fasci ferroviari, organizzandole. Si sta parlando di una città come Milano che utilizza tutte le residue nervature ferroviarie per costruirci sopra, mantenendo inalterato il livello di quantità e di qualità delle strutture ferroviarie delle stazioni attuali. Cioè queste cose messe insieme, a mio parere, determinano il *crac* del sistema molto di più che non l'Alta



---

Velocità e i treni pendolari, che esistono in tutte le parti del mondo. In tutte le parti del mondo esiste Alta Velocità e traffico pendolare, da noi sono diventate un problema non in sé per i vettori e per l'esercizio, ma per le infrastrutture che anche noi - sbagliando - pensavamo che fossero in grado di assorbirli. Ultimo tema è la TLN. La nascita della società ferroviaria sarà lunga, complessa e molto difficile. Ritengo che due culture, due storie, due modelli aziendali non si integrano solamente perché gli azionisti hanno deciso che si debbano integrare. Abbiamo altre esperienze in questo paese, negli anni '70, sull'integrazione tra le imprese industriali, pubbliche e private, che sono fallite. Due modelli non sono facilmente sovrapponibili o integrabili, ci vorrà un percorso molto lungo e molto paziente. Questo però è il derivato di un cambiamento radicale di impostazione. Noi abbiamo pensato e c'è stato detto per molti anni, abbiamo condiviso per molti anni, che il sistema veniva riformato attraverso l'innalzamento della qualità che sarebbe stato determinato da una logica di mercato: mettere in competizione i soggetti. Guardate, a molti qui potrà sembrare paradossale, ma il governo teoricamente liberista ed una Regione teoricamente liberista che dovevano imprimere un'accelerazione a un modello di liberalizzazione dei servizi e di competizione, hanno determinato la costruzione di una società monopolista. Perché quello che si sta realizzando oggi è quel modello, è l'affidamento dei servizi senza una gara. Non so se questo sarà sufficiente a determinare una sorta di autoriforma del sistema.

Il nostro paese è spesso incapace di autoriformarsi, spesso ha bisogno di - chiamiamoli - stimoli indotti. In questa cosa l'ultima è il lavoro: siccome il lavoro gioca una componente fondamentale, noi lavoriamo per costruire TLN. Chi era presente al tavolo lo sa. La mia organizzazione ha una opinione su TLN, non tante: noi giochiamo questa partita sapendo che questa società si realizzerà. Proprio perché giochiamo la partita partendo da questo, faremo tutto quello che è in nostro potere per condizionare in positivo il percorso. Sapendo però una cosa: che se qualcuno pensa di organizzare la società determinando risparmi e sinergie partendo dai contratti di lavoro, dalle condizioni attualmente in essere, è ovvio che non potrà trovare in noi uno spazio aperto. Chiudo su questa cosa con uno *slogan*: noi siamo un'organizzazione sindacale che è

votata alle riforme, diversamente non potremmo esistere. E gestiamo questo settore, piuttosto che la nascita della società, piuttosto che temi di infrastrutture, proprio perché siamo consapevoli della necessità che ha di riforma di questo sistema.



# I Quaderni

Fondazione Cesare Pozzo per la Mutualità  
Via San Gregorio. 48 - Milano  
Collana **I Quaderni**  
Ottobre 2010

FONDAZIONE  
**CESAREPOZZO**  
PER LA MUTUALITÀ



**Biblioteca  
Cesare  
Pozzo**

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO  
**CESAREPOZZO**  
servizi d'integrazione sanitaria