



Per il rilancio della cultura del mutuo soccorso

La Fondazione Cesare Pozzo si caratterizza ormai come un centro culturale di eccellenza sulle tematiche del mutuo soccorso, conosciuto ben al di là dell'ambito locale e del settore dei trasporti. I membri del consiglio direttivo e del comitato scientifico hanno partecipato a iniziative culturali sia a Milano, sia nel resto d'Italia.

Durante il 2013 la Fondazione ha proseguito nell'organizzazione di convegni sui vari temi delle ferrovie, con numerosi incontri tenuti alla Biblioteca Cesare Pozzo, che rappresenta la più importante e aggiornata biblioteca italiana sulle ferrovie e sui trasporti.

Ma soprattutto, durante gli ultimi tre anni, la Fondazione si è aperta all'esterno, collaborando con le varie realtà del tessuto associativo, in particolare, oltre alla FIMIV - Federazione italiana della mutualità integrativa volontaria -, il Centro ricerche sull'economia sanitaria dell'Università Bocconi, l'Associazione per la promozione della cultura cooperativa dell'Università di Bologna, il Collegio ingegneri ferroviari italiani, la Fondazione FS Italiane, la Fondazione Isec di Sesto San Giovanni, il Centro studi Filippo Buonarroti, la Fondazione del mutuo soccorso in Piemonte, il Dopolavoro ferroviario e il Circolo cooperativo ferrovieri martiri di Greco.

Inoltre la Fondazione ha lanciato una nuova iniziativa: la Giornata nazionale della mutualità, celebrata per la prima volta nel 2012 e giunta nel 2014 alla sua terza edizione. La Giornata vuole essere un'occasione di approfondimento sulle tematiche del mutuo soccorso e un tentativo di comunicarne il valore alla gente. La prima edizione della giornata si è tenuta a Milano il 16 marzo 2012,

presso il Salone liberty della Cesare Pozzo, la seconda edizione a Pinerolo, sede del Museo del mutuo soccorso il 12 aprile 2013, la terza si terrà a Roma il 3 aprile 2014.

La Fondazione si è soprattutto impegnata per un rilancio del mutuo soccorso nell'ambito culturale. Nel maggio 2012 è stato pubblicato con la prestigiosa casa editrice Il Mulino, nella collana "Storia e studi cooperativi", il libro di Stefano Maggi, **Mutuo soccorso Cesare Pozzo. 135 anni di solidarietà (1877-2012)**.

L'iniziativa più importante è stata però quella organizzata dalla Fondazione insieme al Cergas, il Centro di Ricerche sulla Gestione dell'Assistenza Sanitaria e Sociale, dell'Università commerciale Bocconi.

Il 25 settembre 2013, presso la Bocconi, si è tenuto il convegno dal titolo **Ruolo e prospettive della mutualità nel sistema sanitario italiano**, un evento importante, in quanto per la prima volta la nostra Fondazione è riuscita a coinvolgere il mondo accademico in un discorso incentrato sul mutualismo.

La platea degli intervenuti (150

persone, provenienti dalle realtà universitarie, dalla sanità pubblica e privata, da settori del mutualismo e della cooperazione, ecc.) ha testimoniato l'interesse suscitato da questa iniziativa, che ha visto confrontarsi in un proficuo scambio culturale gli studiosi del Cergas Bocconi con quelli dell'Aiccon (Associazione Italiana per la promozione della Cultura Cooperativa e del Non Profit) dell'Università di Bologna.

Il prof. Elio Borgonovi, fondatore e presidente del Cergas Bocconi, nel suo intervento di apertura, ha sottolineato che «il superamento dell'attuale crisi ci porterà a far prevalere il principio che l'interesse generale è anche quello personale, e questo convegno deve far passare il concetto che la copertura sanitaria integrativa va vista in un'ottica che porti a superare la divisione dei ruoli: il cittadino deve partecipare e corresponsabilizzarsi anche riguardo alla salute».

Gli interventi hanno messo in rilievo la potenzialità rappresentata dalle Società di Mutuo Soccorso in ambito di assistenza sanitaria e le opportunità che si aprono loro nel sistema di *Welfare* attuale, in cui la riduzione delle risorse erode le coperture universalistiche offerte dal settore pubblico.

La lunga storia del mutualismo e la sua capacità di adattarsi ai bisogni dei tempi, dimostrano che esso può raccogliere la sfida e cogliere le nuove opportunità, per continuare a proporre e diffondere sempre di più i valori di auto-organizzazione democratica e solidarietà reciproca, combattendo l'individualismo della società di oggi.



Stefano Maggi

Biblioteca

tel. 02.66726.387 - 02.66726.294
biblioteca@mutuacesarepozzo.it

Fondazione

Tel. 02.66726.294 - 02.66726.304
segreteria@fondazionepozzo.org
federico.depalo@mutuacesarepozzo.it

Consiglio direttivo

Stefano Maggi presidente
Mario Fratesi vice presidente
Americo Pagliara segretario

Comitato scientifico

Stefano Maggi presidente
Luciano Giorgetti
Alessandro Tuzza
Massimo Taborri



Ruolo e prospettive della mutualità nel sistema sanitario

Il **Centro di Ricerche sulla Gestione dell'Assistenza Sanitaria e Sociale** (Cergas-Bocconi) insieme alla **Federazione Italiana della Mutualità Integrativa Volontaria** (Fimiv) e alla **Fondazione Cesare Pozzo per la Mutualità** hanno dato vita, il 25 settembre scorso presso l'Università Bocconi di Milano, al convegno dal titolo "Ruolo e prospettive della mutualità nel sistema sanitario italiano".

La partecipazione al convegno è stata numerosa. L'aula piena ha certificato il successo dell'iniziativa ed è stata una riprova dell'attualità del tema e dell'interesse che esso suscita non solo nel nostro mondo di riferimento del mutualismo e della cooperazione, ma anche in ambito accademico e fra gli operatori della sanità pubblica e privata.

Il saluto di benvenuto è stato portato dal prof. Elio Borgonovi, fondatore e presidente del Cergas Bocconi.

Placido Putzolu, presidente Fimiv, ha evidenziato il fatto che nel 2012 è stata finalmente modificata, e adeguata alle esigenze attuali, la legge che regola le Società di mutuo soccorso: la 3818 risalente al 1886. Grazie a questo è oggi riconosciuta alle Sms una peculiarità giuridica che tiene conto delle avvenute evoluzioni, delineando con precisione il loro campo di azione, ad esempio permettendo di entrare nel mercato dei fondi sanitari.

"Il tema della mutualità è molto sentito - ha esordito Stefano Maggi, presidente della nostra Fondazione - ed è importante che anche il mondo accademico



ne sia consapevole". Ne è seguita una ricostruzione delle vicende storiche delle Società di mutuo soccorso, a partire dalla seconda metà del XIX secolo ad oggi, e una panoramica sull'evoluzione della legislazione sociale in Italia.

Matteo Lippi Bruni e Cristina Ugolini - Università di Bologna - hanno illustrato i risultati della ricerca condotta tre anni fa dall'**Associazione Italiana per la promozione della Cultura Cooperativa e del Non Profit** (Aiccon) riguardante l'operato delle Società di mutuo soccorso in ambito sanitario. Dai molti e interessanti dati scaturiti dalla ricerca si ricava che 250.000 persone, su un totale di 360.000 che in Italia usufruiscono di assistenza sanitaria integrativa, han-

no una copertura derivante dall'essere soci, o familiari dei soci, della **Cesare Pozzo**. Entrambi i ricercatori hanno evidenziato il valore aggiunto - culturale, economico, sociale e istituzionale - della mutualità sanitaria integrativa nell'attuale sistema di *Welfare*, fragile e frammentario.

Carlo De Pietro, del Cergas Bocconi, ha affrontato il tema delle Società di mutuo soccorso che operano nel settore dei fondi sanitari. "Il settore è esploso senza nessuna regola. Le Società di mutuo soccorso, se non vogliono che venga eroso un loro potenziale mercato, debbono riposizionarsi e decidere come rivolgersi ai cittadini che cercano ulteriori coperture sanitarie". Una cosa sicuramente da fare, sempre secondo De Pietro, è quella di proseguire l'integrazione con il Servizio sanitario nazionale e allearsi con gli Enti pubblici territoriali.

È stato poi introdotto il tema dell'assistenza odontoiatrica, argomento abbastanza ostico da trattare in quanto è praticamente assente dai servizi offerti dalla sanità pubblica. Marianna Cavazza - Cergas Bocconi - dopo una panoramica sullo stato del settore in Italia e su come i fondi sanitari integrativi abbiano finora affrontato il problema, ha indicato alcune vie percorribili, per incentivare i cittadini ad accantonare risorse per questo tipo di bisogni, ritenuti spesso residuali, e guidarli nel mercato dell'assistenza odontoiatrica.

Da parte sua Francesco Longo - Cergas Bocconi - ha esposto un approfondito studio sulle forme di intervento per le persone non autosufficienti, analizzando il funzionamento del *Welfare* in Italia e i suoi "buchi" per chiudere i quali, tra le possibili soluzioni, suggerisce la formazione a livello locale di reti che siano in grado di valutare il complesso delle risorse pubbliche a disposizione delle famiglie per poi vedere se il divario risultante tra le necessità e le risorse possa essere colmato dall'intervento di soggetti mutualistici o assicurativi.

Gli atti del convegno, al fine di divulgarne il più possibile i contenuti, sono in corso di pubblicazione a cura della **Fondazione Cesare Pozzo per la mutualità**.





Lezioni di mutualità

La Fondazione Cesare Pozzo per la mutualità, nata con lo scopo specifico di diffondere la cultura e i principi del mutuo soccorso e della solidarietà, su richiesta del fondatore Società di mutuo soccorso Cesare Pozzo, ha elaborato nel corso del 2013 un progetto specifico per le scuole, intitolato **Lezioni di mutualità**.

Il mutuo soccorso è spesso poco conosciuto, specialmente dalle nuove generazioni, ma ha attraversato, fin dalle sue origini nella seconda metà dell'Ottocento, tutta la storia del nostro Paese. Oggi, a causa della riduzione dello Stato sociale e dell'emergere di nuovi bisogni, le società di mutuo soccorso, con i loro valori di solidarietà e mutuo aiuto, tornano ad avere un ruolo importante d'integrazione socio-assistenziale e socio-sanitaria.

Gli incontri, della durata di una o due ore, intendono approfondire, insieme agli studenti, la storia e i valori del mutuo soccorso, nella convinzione che sia necessario partire dai giovani per comunicare il grande valore del mutualismo come unione volontaria e solidaristica che, venendo dal passato, torna oggi di grande attualità. Le **Lezioni di mutualità** sono state svolte dal presidente

Stefano Maggi e dal vice presidente Mario Fratresi.

La riflessione presso le scuole, con l'ausilio di alcune *slide*, ha avuto il seguente programma:

- **L'Italia a metà del secolo XIX e la questione sociale:** trasformazioni sociali dovute alla prima industrializzazione e all'inurbamento della popolazione.
- **Le società operaie di mutuo soccorso:** nascita delle SMS per supplire alla mancanza, negli Stati liberali, di qualsiasi tutela sociale del mondo del lavoro. A partire dal Piemonte, grazie alla libertà di associazione prevista dallo Statuto albertino.
- **Sviluppo delle SMS:** dalla solidarietà, alla cooperazione, alla lotta per migliori condizioni dei lavoratori (società di resistenza).
- **Il caso della Società di mutuo**



soccorso tra macchinisti e fuochisti delle ferrovie Alta Italia, diventata oggi **Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo**.

- **Le SMS e il fascismo:** repressioni, tentativi d'incorporazione nelle organizzazioni fasciste e resistenza.
- **Lo Stato sociale e le mutue:** l'affermazione delle grandi mutue nazionali di categoria e l'allargamento delle tutele universalistiche dello Stato sociale.
- **La situazione odierna:** riduzione dello Stato sociale e nuova stagione del mutuo soccorso, il ruolo integrativo nel welfare sociosanitario del nostro Paese.

Alla fine delle lezioni si sono ascoltate le domande degli studenti, sempre numerose e interessanti, con discussioni sul ruolo odierno del mutuo soccorso.

Il calendario dell'autunno 2013 ha registrato i seguenti incontri: 11 novembre **Lezioni di mutualità** a Termoli, Istituto Istituto Professionale di Stato per i servizi alberghieri Federico II di Svevia; 25 novembre **Lezioni di mutualità** a Milano Liceo statale Virgilio. Il prossimo appuntamento è previsto a febbraio 2014, presso l'Istituto Professionale di Stato per i servizi alberghieri Amerigo Vespucci di Milano.

145° anniversario della SOMS di Monselice

Il 6 ottobre 2013 il presidente della Fondazione Cesare Pozzo, Stefano Maggi, ha partecipato ai festeggiamenti per i 145 anni di attività della Società Operaia di Mutuo Soccorso di Monselice, durante i quali si è tenuto un convegno sul tema della mutualità. La lezione del professor Maggi ha riguardato il mutuo soccorso dal XIX al XXI secolo.

Durante i festeggiamenti, sono stati allestiti, presso il complesso monumentale



San Paolo, numerosi pannelli con documenti storici e immagini risalenti al tempo dell'unità d'Italia.

La Società operaia di Monselice ha riordinato i suoi archivi in anni recenti, pubblicando un libro ed elaborando

un progetto per la ristrutturazione del Cinema Roma di sua proprietà, da anni inutilizzato, per trasformarlo in una sala polivalente ricreativa, da poter utilizzare per eventi sociali.





3 ottobre a Milano Centrale

Convegno della Fondazione Ferrovie dello Stato

Il 3 ottobre 2013, a Milano Centrale, in occasione del 25° anniversario del Pendolino e della presentazione della Fondazione Ferrovie dello Stato, si è tenuto un convegno con la partecipazione di autorità, imprese di produzione dei treni e studiosi delle ferrovie.

Il presidente della Fondazione Cesare Pozzo ha tenuto una relazione dal titolo: **La modernizzazione italiana attraverso la storia delle ferrovie**. Si riporta di seguito il testo della relazione del professor Maggi.

Fare gli italiani

Al momento della costituzione del Regno d'Italia, i chilometri in esercizio nella penisola erano 2.189: il Piemonte ne aveva 850, il Lombardo-Veneto 607, il Granducato di Toscana 323, lo Stato Pontificio 132, il Regno delle Due Sicilie 128, il Ducato di Parma 99, il Ducato di Modena 50.

La rete toscana risultava completamente isolata dal nord e dallo Stato Pontificio, il quale a sua volta era del tutto separato dal Regno delle Due Sicilie. Da Bologna, che sarebbe in seguito divenuta il principale nodo ferroviario, non si poteva né valicare l'Appennino, né raggiungere Ancona lungo la costa, né superare il Po a Ferrara. Ma soprattutto ben 34 province su 65 erano prive di strade ferrate e attendevano un intervento statale.

Si presentava quindi la necessità inderogabile di collegare le varie parti della penisola con una rete efficiente di trasporti, sia per il controllo dell'ordine interno e dei confini, visto che il treno consentiva il veloce spostamento delle truppe e delle forze di pubblica sicurezza, sia per la realizzazione di un mercato nazionale, dal quale ci si aspettava un consistente aumento dei commerci. Ma soprattutto per mettere in comunicazioni gli italiani, che erano e si sentivano isolati fra un territorio e l'altro: simbolo di questo isolamento era il nome di alcune regioni, declinato al plurale, come Puglie, Abruzzi, Calabrie, Maremme.

Il meridione venne unito al resto dell'Italia in ritardo (a parte l'Adriatica completata nel 1862 fino a Brindisi-Lecce) e quando il nord era già allacciato ai paesi confinanti con le ferrovie transalpine: la linea del Semmering, per il collegamento fra Trieste e l'Austria, fu realizzata nel 1854, il valico del Brennero venne aperto nel 1867, il traforo del Ceniso (13,6 km) nel 1871, il va-

lico di Pontebba nel 1872, il traforo del San Gottardo (15 km) nel 1882. Quest'ultimo tunnel ebbe un notevole successo commerciale, canalizzando il traffico fra il porto di Genova e le regioni industriali della Germania, come la Ruhr. Soltanto il traforo del Sempione (19,8 km), previsto da una convenzione italo-svizzera del 1898, fu completato nel nuovo secolo e inaugurato nel 1906.

La valigia delle Indie

Le gallerie transalpine avevano un valore che si potrebbe definire mondiale, per il fatto che vi transitava il maggiore traffico internazionale, denominato "Valigia delle Indie", cioè le merci che andavano dalla madrepatria Inghilterra alle Indie britanniche.

Aperto nel novembre 1869 il canale di Suez, la galleria del Moncenisio di 13,6 km fu inaugurata due anni dopo, nel settembre 1871. Il primo treno impiegò tra le due estremità del traforo 40 minuti, contro le 12 ore circa che occorre per percorrere la carrozzabile. Ma il progresso di tempo non era neppure paragonabile ai vantaggi

re l'importanza di questo itinerario: il protagonista Phileas Fogg, insieme con il suo fidato aiutante, passava appunto dal Moncenisio per compiere **Il giro del mondo in 80 giorni**, nel romanzo pubblicato nel 1873.

Ferrovia e gallerie

La ferrovia arrivò in Italia in ritardo rispetto ai paesi dell'Europa centrale, come Gran Bretagna, Belgio e Francia, ma pose subito problemi nuovi ai progettisti, a causa della tormentata orografia del territorio. Fu così necessario trovare il modo di superare le montagne, che punteggiavano numerose parti della penisola e che soprattutto separavano l'Italia dagli altri Stati. Solo in questo modo si poteva infatti garantire una circolazione di merci e di viaggiatori tale da stimolare lo sviluppo del Paese.

Le gallerie alpine furono le maggiori opere tecniche del XIX secolo, vero banco di prova delle capacità ingegneristiche. La galleria del Frèjus rappresentò addirittura, insieme al taglio dell'Istmo di Suez, il principale simbolo del progresso e del dominio dell'uomo sulla natura nell'epoca del positivismo.

All'epoca si contrapposero due scuole di pensiero riguardo all'attraversamento delle Alpi: quella austriaca con linee tortuose prevalentemente allo scoperto, e quella italiana che prevedeva per tutti gli itinerari gallerie di oltre 10 km, le quali sono rimaste per molto tempo le più lunghe del mondo. Così l'Italia si trovò nel tempo ad avere valichi ferroviari di diversa concezione: il Brennero (1867) e Pontebba (1872) all'aperto perché su linee ex austriache, il

Moncenisio (1871), il Gottardo (1882) e infine il Sempione (1906) in galleria. I trafori alpini, ai quali vennero dedicati i maggiori sforzi della ricerca tecnica, rappresentarono una questione assai



nella spedizione di merci: tonnellate e tonnellate trasportate su un solo treno al posto di centinaia di carri trainati dagli animali.

La testimonianza letteraria di Jules Verne è la più adatta per comprende-



sentita, perché l'Italia ambiva a inserirsi nel novero delle grandi potenze, dimostrando le sue notevoli capacità in questo settore.

I viaggiatori del treno

All'inizio il treno venne utilizzato soprattutto dai mercanti e dai militari, che erano allora gli unici abituati a trasferirsi da un luogo all'altro. Con il tempo nuove categorie di persone cominciarono poi a viaggiare: a partire dalle donne che negli scompartimenti delle vetture ferroviarie si muovevano da sole per la prima volta nella storia. Certamente il pubblico del treno aveva un'istruzione sopra la media: oltre alle discussioni appassionate sulla politica e sul progresso, tenute negli scompartimenti delle vetture, di cui a volte le cronache di viaggio ci hanno lasciato traccia, lo testimonia la diffusione della lettura, durante i viaggi in treno, di romanzi tascabili e giornali che si diffusero con la crescita dei viaggi ferroviari.

La ferrovia e la scoperta dell'Italia

In Italia lo sviluppo dei trasporti fu ricco di significati ideali, perché arrivò con il Risorgimento nazionale in un paese arretrato. All'indomani dell'unificazione si viaggiò per la penisola a piedi, con le diligence, ma soprattutto con i treni. Gli Italiani del nord scoprirono il meridione, come gli Italiani del sud scoprirono il settentrione. Sulle tradotte militari e sui treni che collegavano il nord al sud si cominciò a parlare con gente di dialetti diversi dal proprio, cercando di farsi comprendere dagli abitanti di altre regioni.

Non solo, anche la cartografia e l'analisi statistica del territorio cominciarono a svilupparsi in epoca

ferroviaria, proprio perché il treno consentiva di scoprire plaghe in precedenza ignote persino a chi abitava a pochi chilometri di distanza.

Binari e progresso sociale

Molti osservatori ritenevano che i binari avrebbero avvicinato le persone non solo a livello fisico, ma anche a livello sociale: con la rivoluzione francese era infatti nata l'idea di un progresso etico-politico legato a quello tecnico-scientifico e per tutto l'Ottocento la strada ferrata rappresentò il contenuto pratico essenziale di questo legame, vista come il principale «macchinario» che si opponeva alle abitudini, ai costumi, ai comportamenti dell'*ancien régime*.

In realtà essa deluse le aspettative sugli effetti egualitari: per lunghi anni il treno permise di spostarsi con celerità alle sole categorie agiate, accrescendo il potere del denaro, visto che il prezzo dei biglietti, troppo alto in rapporto ai salari, non consentiva ai ceti popolari di utilizzarlo; inoltre, sia sui treni sia nelle stazioni, furono stabilite e rispettate le distinzioni di classe: separate vetture, separate sale d'attesa, talvolta persino stanze distinte nei ristoranti. Ancora nel primo decennio del Novecento, in media gli Italiani viaggiavano in treno due volte all'anno contro le 27 volte degli abitanti della Gran Bretagna.

Ma il treno portò con la rete ferroviaria una prima connessione fra i territori, molto prima che arrivassero le automobili. Favorì dunque il mercato nazionale delle merci, così come la circolazione delle idee, grazie anche ai ferrovieri che rappresentavano in assoluto i lavoratori industriali più diffusi a livello nazionale, una sorta di «aristocrazia operaia», molto sindacalizzata e trainante per le altre categorie di lavoratori.

Ferrovie dello Stato e progressi tecnici

La gestione statale sotto il ministero dei Lavori Pubblici, a partire dall'aprile 1905, si caratterizzò per il grande sforzo di rilancio tecnico dell'azienda Ferrovie dello Stato, mentre si completava la rete secondaria e prendevano avvio le elettrificazioni, vero vanto dell'Italia dell'epoca.

Per il ventennio fascista, sono da ricordare sia le novità sociali (dai treni di lusso ai treni popolari) sia le conquiste tecniche (dalle «direttissime» alle littorine, all'elettrificazione in corrente continua).

Nel secondo dopoguerra, si ebbe la grande stagione della ricostruzione del paese, nella quale le ferrovie furono uno dei maggiori protagonisti, poi arrivò il periodo del «miracolo economico» in cui iniziò la motorizzazione di massa, ma vi furono anche i tentativi di rilancio della ferrovia con gli elettrotreni come «Il Settebello» e i servizi internazionali TEE, nati a seguito del Mercato comune europeo.

I primi progetti dell'alta velocità, gli ammodernamenti tecnologici, l'estensione degli apparati elettrici e dei nuovi sistemi di esercizio per il controllo automatico del traffico sono storia recente nell'ambito della modernizzazione italiana, così come i passaggi gestionali dall'azienda statale all'ente pubblico, alla società per azioni, fino alla privatizzazione e liberalizzazione, ma sempre sotto il «marchio» Ferrovie dello Stato, certamente l'azienda che ha avuto il ruolo più importante nella storia italiana del Novecento.

Oggi ci troviamo in un periodo di «rinascimento ferroviario», contrassegnato dalle nuove linee e dai nuovi treni ad alta velocità, e la ferrovia appare come mezzo di trasporto principale per il XXI secolo nell'ambito della mobilità sostenibile.





L'alta velocità ferroviaria

L'ing. Guido Magenta, del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, il 15 novembre 2013 ha tenuto presso la nostra Biblioteca, una relazione su "L'alta velocità ferroviaria".

Si è trattato di un excursus storico e tecnico sui treni e i sistemi di trasporto che segnano le nuove frontiere della mobilità degli anni 2000. Agli affezionati utenti e sostenitori della biblioteca Cesare Pozzo, è stato presentato un quadro molto aggiornato della situa-

zione in cui si muove l'eccellenza del trasporto passeggeri in Italia, soprattutto dal punto di vista delle tecnologie. Il tutto tenendo presente la dimensione europea e internazionale con cui deve misurarsi lo sviluppo futuro dell'alta velocità ferroviaria. Il relatore ha svolto una coinvolgente panoramica corredata da documenti fotografici e brevi filmati: dai primi Pendolini agli avveniristici progetti in cantiere, passando per l'ETR 1000 (già in prova)

con i suoi avanzati sistemi di segnalamento e sicurezza.



I treni ospedale

Il 13 dicembre 2013 la biblioteca ha ospitato l'ultimo incontro dell'anno, avente per oggetto un aspetto del trasporto ferroviario poco conosciuto, benché drammaticamente importante dal punto di vista umanitario, prima ancora che logistico-militare: i cosiddetti "treni ospedale". Ne ha parlato con grande competenza Salvo Bordonaro del Centro Filippo Buonarroti. Il relatore si è concentrato sul case history delle ferrovie comasche durante la prima guerra mon-

diale, con richiami alla storia degli hospital trains americani e dei trains sanitaires e hopitaux francesi. Particolare interesse nel nostro attento uditorio hanno suscitato le tante immagini, nonché le notizie sulle caratteristiche tecniche delle particolari carrozze che ospitavano i feriti (barellati e seduti) e sulla speciale composizione dei treni ospedale che includeva infermerie, cucine, dormitori per scorta militare e ambienti per cappellani e crocerossine.



Le carrozze unificate

Il 24 gennaio 2014 presso la Biblioteca, si è svolto un incontro sul tema delle carrozze unificate. Il relatore Alessandro Mandelli ha ripercorso la storia e le caratteristiche tecniche delle carrozze unificate ad iniziare dallo sviluppo compiuto in Germania dagli uffici tecnici delle DB nei primi anni del dopoguerra, per arrivare alle carrozze tipo X e Y

adottate dalle FS a partire dagli anni '60. L'incontro è proseguito con un breve excursus sulle carrozze TEE, che ebbero una parte fondamentale nell'evoluzione delle carrozze ferroviarie, e si è concluso con la descrizione del progetto europeo EUROFIMA e delle carrozze unificate tipo Z, che di quel progetto rappresentarono il frutto.



Il corso di italiano per immigrati

Prosegue con successo l'iniziativa della scuola di italiano per migranti, ormai al suo secondo anno, grazie alla collaborazione con la Fondazione Cesare Pozzo, la FILT CGIL, il Circolo Ferroviari Martiri di Greco e il Centro Filippo Buonarroti che organizza gli otto insegnanti, tutti volontari.

Gli studenti sono aumentati e sono ormai più di 40, provenienti soprattutto da Bangladesh, Egitto, Filippine e Cina, alcuni di loro sono stati segnalati da comunità ed altre istituzioni che si occupano di migrazione.

La maggioranza ha una preparazione scolastica nel proprio paese

d'origine di livello medio superiore. Gli studenti sono organizzati per gruppi omogenei: due livelli di alfabetizzazione, tre di livello elementare e uno di livello intermedio.

L'adesione alla *Rete scuole senza permesso* ha garantito la visibilità sul sito <http://www.scuolesenzapermesso.org> e ha avvicinato non solo studenti ma anche individui e associazioni legate al volontariato.



Il logo della scuola, che è stata chiamata Binari, in quanto si tiene al binario 21 della stazione Centrale di Milano

Annunci

Storia della ferrovia a Cremona

Venerdì 28 febbraio 2014 alle 15.30, presso i locali della biblioteca Cesare Pozzo, Fabio Cavaglieri, autore di un libro sul tema, terrà una conferenza sulla Storia della ferrovia a Cremona. Presenta Stefano Maggi.





L'ultimo treno

Il 21 ottobre 2013 presso la nostra biblioteca è stato presentato il libro **L'ultimo treno. Racconti di viaggio verso il lager**. Oltre all'autore, il giovane storico torinese Carlo Greppi, era presente David Bidussa, direttore della Biblioteca della **Fondazione Feltrinelli** ed autore di moltissimi libri di storia contemporanea.

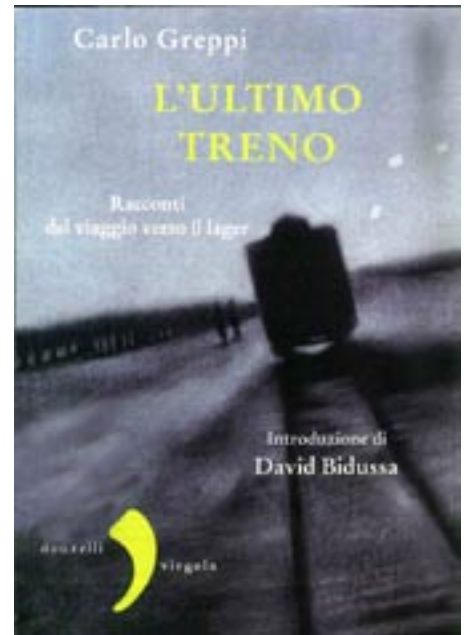
Il libro racconta l'odissea di circa 30.000 persone (prigionieri politici, ebrei, tra cui donne e bambini) che vengono trasportati, attraverso i binari di mezza Europa, in un viaggio verso l'abisso. La meta finale del loro viaggio è infatti il lager nazista.

Attraverso le memorie di 120 sopravvissuti Greppi ricostruisce l'atmosfera di dolore, smarrimento, fame, freddo sudiciume che i deportati si trovano ad

affrontare all'interno dei carri-bestie piombati. I sopravvissuti testimoniano la complicità dei rappresentanti dello stato fascista di Salò, l'indifferenza di molti e i gesti di solidarietà, spesso ad opera di ferrovieri italiani. Al loro arrivo li attende un nuovo mondo, un inferno dantesco popolato da moltitudini di esseri subumani.

Dopo una breve presentazione da parte di Mario Fratesi, vicepresidente della nostra Fondazione, David Bidussa ha sottolineato l'originalità di questo libro: *"La maggior parte delle persone ha oggi l'idea del viaggio come evasione, ma viaggiare può essere anche discesa, incontro con l'ignoto"*.

Carlo Greppi, *L'ultimo treno. Racconti di viaggio verso il lager*, Roma, Donzelli, 2012, 281 pp., 18 euro.



Anarchico e "muso nero" La vita, le lotte politiche e sindacali del fuochista Angelo Sbrana

All'inizio del secolo scorso in Italia, i ferrovieri rappresentavano la categoria di lavoratori più numerosa e sindacalizzata. Erano in 100.000, distribuiti su tutto il territorio nazionale; quasi metà di loro aderiva al Sindacato ferrovieri italiani, fondato nel 1907 e caratterizzato da una forte componente anarco-sindacalista.

Questo libro di Mario Fratesi, vicepresidente della Fondazione Cesare Pozzo, racconta la storia di Angelo Sbrana, anarchico e compagno di lotte di Augusto Castrucci, fondatore di **In Marcia!**, la rivista del personale di macchina.

Nato a Pisa nel 1885, Angelo Sbrana è per molti anni responsabile della categoria dei fuochisti. Nel gennaio 1920 riveste un ruolo da protagonista nell'organizzazione dello sciopero nazionale dei ferrovieri che si conclude dopo dieci giorni con importanti conquiste tra cui le otto ore di lavoro gior-



nalieri. Nel 1922 è di nuovo in prima linea durante lo sciopero legalitario, ultimo tentativo di sbarrare la strada al fascismo. Licenziato dalle Ferrovie dello Stato, e costretto ad espatriare in Francia, continua la sua lotta a favore dell'antifascismo e del pensiero anarchico. Quando i nazisti occupano il territorio francese, lo richiudono in un campo di concentramento. Muore a Caen il 1 agosto 1941.

Il libro, frutto di una attenta ricerca sulle carte di polizia custodite presso l'Archivio Centrale di Stato, è stato presentato da Stefano Maggi a Pistoia, nel maggio 2013 in occasione della **Festa del Macchinista**, e presso la nostra biblioteca un mese dopo.

Mario Fratesi, *Anarchico e "muso nero". La vita, le lotte politiche e sindacali del fuochista Angelo Sbrana*, Firenze, Edizioni Ancora In Marcia!, 2013, 62 pp., 15 euro.

Ritrovati preziosi documenti sulla storia delle ferrovie

Un piccolo tesoro archivistico per gli storici delle ferrovie è stato ritrovato durante i lavori di risistemazione del nostro archivio. Si tratta di un incartamento con documenti riguardanti il progetto di convenzione Rothschild del 1862. Uno dei problemi più urgenti del nuovo Regno nato nel 1861, fu l'ammmodernamento infrastrutturale: l'Italia unita aveva fame di binari, soprattutto nel centro e sud. A questo proposito, la casa Rothschild, già proprietaria delle linee lombarde e venete, era riuscita a stipulare col governo una convenzione per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie sulla costa adriatica e nell'Italia meridionale. La Camera però a questa convenzione preferì quella con la Società per le strade ferrate meridionali di Pietro Bastogi, banchiere e già ministro delle finanze del Regno. Le carte sulla convenzione Rothschild ritrovate nel nostro archivio sono quindi molto importanti per lo studio di un momento cruciale della storia delle ferrovie italiane. L'incartamento contiene il carteggio del barone James Rothschild con i suoi emissari, piani industriali e finanziari, documenti e appunti autografi di ministri quali Agostino Depretis e Quintino Sella, oltre a vari documenti a stampa.



Quelle grandi ruote rosse. Storie di vita e di lavoro in Valle Scrivia

a cura di Francesco Bertuccio e Maria Giovanna Mello (Pubblicazione curata dall'Associazione Mastodonte dei Giovi) Sagep, Genova, 2013
Collocazione: T.f.1707



SNCF. Heros et salauds pendant l'Occupation

di Jean-Pierre Richardot
Paris, Cherche midi, Paris, 2012
Res.0558

Quel treno per Baghdad. Racconti

AAVV, a cura di Stefano Malatesta Neri Pozza, Vicenza, 2013
Collocazione: T.f.1694

Censimento storico delle società di mutuo soccorso in Toscana: Firenze, Pisa, Lucca, Livorno

di Sondra Cerrai, Federico Ciavattone Pacini, Pisa, 2012
Collocazione: Coop.0682

Avanti c'è posto. Storie e progetti del trasporto pubblico a Roma

Di Walter Tocci, Italo Insolera, Domitilla Morandi
Donzelli, Roma, 2008
Collocazione: T.f.1681

Il tram da Savona a Vado. 1912-1948 cronaca del trasporto ligure nel primo '900

AAVV
L. Editrice, Savona, 2012
Collocazione: T.f.1684

L'ultimo treno. Racconti del viaggio verso il lager

di Carlo Greppi, introduzione di David Bidussa
Donzelli, Roma, 2012
Collocazione: Res.0556

I trasporti del nostro scontento

di Andrea Boitani, intervista a cura di Sandra Bellini
Il mulino, Bologna, 2012
Collocazione: Pe.t.0782

L'alternativa al pubblico? Le forme organizzate di finanziamento privato nel welfare sociale

a cura di Cristiano Gori
Franco Angeli, Milano, 2012
Collocazione: Coop.0677

Mille parole tantissimi fatti. Cento anni della Società di Mutuo soccorso e Pubblica assistenza di Bardalone (1912-2012)

di Franco Silvestri
Il pozzo di Micene, Firenze, 2012
Collocazione: Coop.0683

More train less pain. Un sistema integrato di modelli per l'ottimizzazione degli impianti ferroviari

di Alessandra Libardo
Franco Angeli, Milano, 2012
Collocazione: Pe.t.0544.40

Tecnica ed economia dei trasporti ferroviari

di Mario Olivari, Alessandro Olivo
Aracne, Roma, 2012
Collocazione: Pe.t.0787



Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della psuedo liberalizzazione

di Mario Cerasoli
Aracne, Roma, 2012
Collocazione: Pe.t.0789

I ponti sul Po fra Cremona e Castelvetro (1862-2012). Immagini inedite, storia, curiosità, gente e vita sul Grande Fiume

di Roberto Caccialanza
Fantigrafica, Cremona, 2012
Collocazione: T.f.1702

Geopolitica dei trasporti

di Paolo Sellari
GLF editori Laterza, Bari, 2013
Cons.0025.472

La stazione ferroviaria nella città che cambia

di Elisa Conticelli
B. Mondadori, Milano, 2012
Collocazione: T.f.1703

Ferrovie delle meraviglie. Viaggio nelle ferrovie dimenticate d'Italia

a cura di Albano Marcarini, Massimo Bottini
Ediciclo, Portogruaro, 2013
Collocazione: T.f.1704

Dentro Roma. Storia del trasporto pubblico nella capitale (1900-1945)

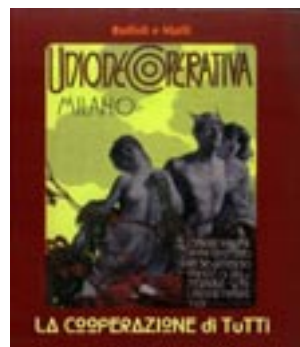
di Grazia Pagnotta
Donzelli, Roma, 2012
Collocazione: T.f.1693

Battaglie e sconfitte dei ferrovieri ragusani. Dalla lotta contro i "rami secchi" a quella per una ferrovia moderna (1986-2012)

di Pippo Gurrieri
Sicilia punto L, Ragusa, 2012
Collocazione: Mo.f. 0182

La cooperazione è di tutti. Contributi delle cooperative lombarde alla storia d'Italia

Buffoli e Maffi, prefazione di Enrico Migliavacca
Arco-Arte comunicazione, Milano, 2013
Collocazione: Coop.0687



Milano scali ferroviari

a cura di Sara Protasoni
Libraccio, 2013
Collocazione: Pe.t.0788

Uomini e macchine del vapore: Ferrovieri e locomotive dal 1861 al 1961

di Marco Signoretto
Pegaso, Firenze, 2012
Collocazione: T.f.1683



La Società Operaia di Mutuo Soccorso di Roccatederighi e il suo archivio, 1881-1974

di Simonetta Soldatini
Effigi, Arcidosso (GR), 2013
Collocazione: Coop.0690



Il tram di Opicina. Album fotografico storico

Trieste, 2012
Collocazione: T.f.1700

Il trammino. Passato, presente e futuro della ferrovia del litorale pisano

di Fabio Vasarelli, introduzione di Alberto Zampieri
ETS, Pisa, 2012
Collocazione: T.f.1699

La Società Veneta Ferrovie

di Giovanni Cornolò
Duegi, Ponte San Nicolò (PD), 2013
Collocazione: T.f.1712



Mutualismo e solidarietà a Genova. Romolo Palenzona (1897-1963), dalle società operaie cattoliche al sindacato

di Giovanni Battista Varnier
Silvana, Cinisello Balsamo, 2011
Collocazione: Coop.0689

Particolari immagini ferroviarie. FS in Liguria e Lombardia

di Piero Muscolino
Calosci, Cortona, 2013
Collocazione: T.f.0250.090

A tutto vapore. Ferrovie e tramvie nel Veneto dal 1866 al 1900

di Giorgio Chiericato
Bonomo, Asiago, 2013
Collocazione: T.f.1701

Le società di Mutuo Soccorso a San Pietro Infine tra '800 e '900

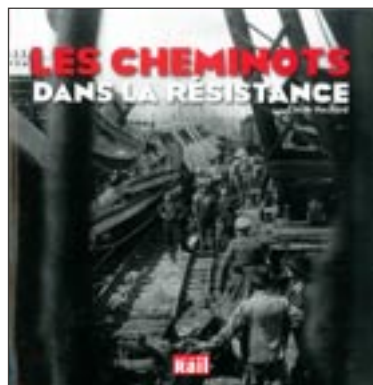
di Maurizio Zambardi
Eva, Venafro, 2013
Collocazione: Coop.0691

Trans Europa express

di Paolo Rumiz
Feltrinelli, Milano, 2012
Collocazione: T.f.1673

Les cheminots dans la resistance

di Cecile Hochard, avec la collaboration de Bruno Carriere, Bruno Leroux, Marie-Noelle Polino et Julie Balcar, La vie du rail, Paris, 2011
Collocazione: Res.0559



Compendio storico-tecnico delle ferrovie italiane

di Edoardo Altara
Vol. 1 Nascita e sviluppo delle ferrovie
Calosci, Cortona, 2012
Collocazione: T.f.0250.087

La trazione a vapore, l'elettrificazione, la trazione Diesel, il materiale rotabile rimorchiato. Vol. 2

Calosci, Cortona, 2013
Collocazione: T.f.0250.088

Ocarine. Le elettromotrici di prima generazione

di Marcello Cruciani, Marcello Chiti
Pegaso, Firenze, 2013
Collocazione: T.f.1698

Coi binari fra le nuvole. Cronache dalla Transiberiana d'Italia

di Riccardo Finelli
Neo, Castel di Sangro, 2012
Collocazione: T.f.1676

Treni italiani con carrozze media distanza

di Evaristo Principe
Editrice veneta, Vicenza, 2012
Collocazione: T.f.1686

Locomotive a vapore in Italia. Ferrovie dello Stato 1905-1906

di Aldo Riccardi, Marco Sartori, Marcello Grillo
Pegaso, Firenze, 2013
Collocazione: T.f.1711



Una corriera per Pedemonte.

Storia illustrata di un secolo di trasporto pubblico nelle valli e nelle colline del comune di Serra Ricco
di Guido Bevegna, Corrado Bozzano
Nuova editrice genovese, Genova, 2012
Collocazione: T.f.1685

1861-2011 memoria del vapore italiano

a cura di Neri Baldi
Pegaso, Firenze, 2012
Collocazione: T.f.1675

Gruppo 685. Cento anni di corsa

a cura di Neri Baldi
Pegaso, Firenze, 2012
Collocazione: T.f.1689

Immagini di ferrovie secondarie FS in Puglia, Lucania, e dintorni

di Piero Muscolino
Calosci, Cortona, 2012
Collocazione: T.f.0250.086

La Toscana in treno. Parole sul treno e dal treno

di Neri Baldi, Giulio M. Manetti
Pegaso, Firenze, 2009
Collocazione: T.f.1687

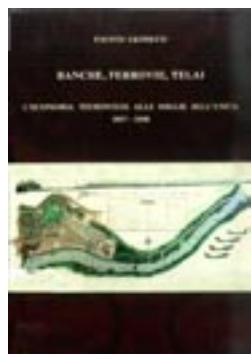
Carrozze cento porte con cassa di legno

di Michele Mingari
Pegaso, Firenze, 2013
Collocazione: T.f.1720



Banche, ferrovie, telai. L'economia piemontese alle soglie dell'unità, 1837-1858

di Fausto Leonetti
Carocci, Roma, 2012
Collocazione: Pe.t.0783



ATM Milano. Tram elettrici interurbani

di Paolo Zanin
ETR, Salò (BS), 2013
Collocazione: T.f. 1717

I trasporti in provincia di Grosseto. Studi per i cento anni della Rama (1913-2013)

di Stefano Maggi, con saggi di Annalisa Giovani, Enrico Giunta, Federica Voltolini
Nerbini, Firenze, 2013
Collocazione: T.f. 1716



Eisenbahnatlas EU

Schweers + Wall, Aachen, 2013
Collocazione: T.f. 1495.05

Viaggio nelle FS Ferrovie italiane degli anni '80/'90

testi di Angelo Nascimbene, fotografie di Roberto Crespi, Paolo Gregoris Duegi, Ponte San Nicolo (PD), 2013
Collocazione: T.f. 1715



Bologna, Rovigo e le 851... 50 anni fa

di Renato Cesa De Marchi
ETR, Salò (BS), 2013
Collocazione: T.f. 1718

Contatti



Bocconi **CERGAS - Centro di Ricerche sulla Gestione dell'Assistenza Sanitaria e Sociale Università Bocconi**
via Roentgen, 1
20136 Milano
tel. 02.5836.2596-2597
fax 02.5836.2598
cergas@unibocconi.it
<http://www.cergas.unibocconi.it>

BFI **Bibliografia ferroviaria italiana**
<http://www.trenidicarta.it/>

fimiv **Federazione Italiana della Mutualità Integrativa Volontaria**
Via A. Guattani 9 - 00161 Roma
Tel. 06 84439366/67
Fax. 06 84439379/406
fimiv@fimiv.it - <http://fimiv.it>

CIFI **Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani Sezione Lombardia**
Stazione FS Milano Centrale
Tel. 02/40741280 - Fax 02/63712538
E-mail: cifi.milano@tiscali.it

Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento
info@milanosmistamento.com
www.milanosmistamento.com

Centro Culturale della Cooperativa
Via Hermada 14
20162 Milano
segreteria.eventi@abitare.coop

aiccon **AICCON - Associazione Italiana per la Promozione della Cultura della Cooperazione e del Non Profit**
P.le della Vittoria, 15 - 47121 Forlì
Tel. 0543 62327 - Fax 0543 374676
ecofo.aiccon@unibo.it
<http://www.aiccon.it>

Fondazione Casa della Carità
Angelo Abriani

Centro Filippo Buonarroti
Via Treviso, 6 - 20127 Milano
www.centrofilippob Buonarroti.com
info@centrofilippob Buonarroti.com

Fondazione FS Italiana
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
<http://www.fondazionefs.it>

Museo della scienza e della tecnologia Leonardo da Vinci
Via San Vittore 21 - Milano
www.museoscienza.org

Legambiente **Legambiente Onlus Sezione Lombardia**
Sede legale e amministrativa
via Vida, 7 - 20127 Milano
Tel. 02 45475777
Sede operativa
via Mercadante, 4 - 20124 Milano
Tel. 02 87386480 - Fax 02.87386487
E-mail: lombardia@legambiente.org

Fondazione Centro per lo studio e la documentazione delle Società di mutuo soccorso ONLUS
via Bertola 34 - 10122 Torino
tel. 011 4323814 fax 011 4323930
info@fondazionemutuosoccorso.it
<http://www.fondazionemutuosoccorso.it>

Dopolavoro Ferroviario Milano
Piazzale Egeo (int. Stazione Milano Greco)

Museo storico del Mutuo Soccorso
Via Silvio Pellico 19
10064 Pinerolo (TO)
Tel. 0121 375012
<http://www.museodelmutuosoccorso.it/>

Associazione Utenti del Trasporto Pubblico
Via Treviso, 6 - 20127 Milano
<http://associazioneutp.splinder.com>

Amici del Museo della Scienza Elio Carrera
Presso Dopolavoro Ferroviario
Piazzale Egeo
(int. Stazione Milano Greco)

Circolo Ferrovieri Martiri di Greco
Via San Gregorio 46 - 20124 Milano
circoloferrovieri@libero.it

