

madre, deceduta per altre patologie, con la presenza per la sepoltura degli addetti, di un sacerdote e di lui solo, ma unicamente perché doveva aprire la cappella di famiglia.

In quel periodo notai il senso di unità degli italiani, con l'inno di Mameli ed il tricolore alle finestre per suggellare un ritrovato spirito di fratellanza e di appartenenza. In molti escogitarono qualcosa che fosse di sostegno all'inaspettata solitudine e che, come un compagno di viaggio, potesse alleviare la tristezza e la sensazione di impotenza di fronte alle difficoltà sanitarie, economiche, sociali ed anche mentali; era necessaria una continua presenza consolatoria, quasi un conto alla rovescia verso la fine dell'emergenza. Anch'io ho partecipato e, ogni giorno, ho postato sulla pagina social di un gruppo cittadino la copertina di un libro su Gallarate, attingendo alla mia

La copertina di uno dei libri gallaratesi postata sui social



raccolta³. Ho cominciato ai primi di marzo e ho deciso di terminare il 25 luglio, giorno del patrono⁴, illudendomi che il peggio fosse passato.

La conoscenza diretta

Invece ecco la seconda ondata e, nonostante avessi cercato di seguire tutte le precauzioni, come distanziamento, riduzione dei contatti, uso di mascherina e gel disinfettanti, arrivò il momento di fare la conoscenza del Covid-19, verificando di persona quanto sia infido e subdolo.

La sera del 27 ottobre 2020 avevo un senso di spossatezza e un po' di febbre; diedi dei colpi di tosse profondi e strani e dissi: «L'ho preso!». Non erano i soliti sintomi influenzali, sentivo che nel mio organismo c'era qualcosa a lui sconosciuto. Immediatamente io e mia moglie ci siamo "separati in casa": avendo l'abitazione su due piani mi trasferii sopra; Roberta rimase al piano inferiore; mi lasciava il cibo sul sedicesimo gradino della scala e quando lei scendeva andavo a prenderlo; tutto era con stoviglie monouso per non restituire nulla di contaminato. Nonostante questo anche lei risultò positiva al Covid, ma asintomatica. Per i primi due giorni ebbi febbre alta; nei due seguenti persi letteralmente le forze, dormendo quasi diciotto ore al giorno, poi gradualmente la febbre sparì. È stato stressante il lungo periodo di isolamento, ben quarantadue giorni con quattro tamponi prima di tornare negativo e ad ogni responso «positivo!» il morale era sempre più a terra. Confesso, soprattutto all'inizio, di aver avuto paura ed era palpabile la preoccupazione di Roberta per l'evoluzione del mio stato di salute. L'ansia è aumentata nel momento in cui seppi che Fabio Vaccarezza era stato ricoverato, riuscii a scambiare con lui un

³ Dispongo di una collezione di quasi 1.500 pubblicazioni che riguardano Gallarate.

⁴ Dalla tragica alluvione del 25 luglio 1732 il santo del giorno (San Cristoforo) venne eletto patrono di Gallarate.

breve messaggio poi, non vedendo la spunta di lettura del successivo, ebbi la sensazione che le cose stessero precipitando. Profondamente dispiaciuto, non mi fu possibile partecipare alle esequie di una persona con cui per anni avevo condiviso la direzione dell'Usfi. Mi ritengo quindi fortunato per non aver avuto complicazioni; ringrazio quanti si sinceravano delle nostre condizioni e chi ci ha aiutato nel procurare i viveri, che venivano "abbandonati" sul cancello di casa.

C'è anche un aneddoto singolare: durante la quarantena ho ricevuto una raccomandata; non feci in tempo a dire che ero in isolamento che il portatore aveva già apposto la frase di rito e lanciato il plico in giardino tipo frisbee, dandosela a gambe.

Sia nella prima che nella seconda ondata ho provato una sensazione di disagio per la mancanza di posti letto negli ospedali con il timore - se malauguratamente ce ne fosse stata la necessità - di non trovare spazio. Prestavo attenzione alla realizzazione dei nosocomi in strutture temporanee e, da appassionato di ferrovie, mi chiedevo se esistessero ancora i treni-ospedale, come quelli della Croce rossa italiana o del Sovrano militare ordine di Malta.

Il treno ospedale

Fin dalle origini la ferrovia cambiò l'economia di un territorio per la velocità con cui trasportava persone e merci. Si modificarono pure gli equilibri militari per la rapidità con cui si movimentavano truppe ed armamenti o si spostavano da un fronte all'altro, al punto che alcune linee vennero tracciate solo per esigenze strategiche. Nacquero così treni blindati, armati e ospedale.

In Italia già nella seconda e nella terza Guerra d'indipendenza, per prestare soccorso, vennero utilizzati convogli composti da rudimentali carri chiusi, normalmente usati per il trasporto delle merci o del bestiame; erano

privi di riscaldamento e di passaggi tra i vagoni; i feriti venivano adagiati su giacigli di paglia per attutire gli scossoni durante il viaggio. Dopo la presentazione all'Esposizione universale di Parigi del 1867 di un treno ospedale appositamente progettato, anche in Italia si pensò a specifici convogli, trasformando delle vetture passeggeri esistenti e fornite dalle amministrazioni ferroviarie. Il prototipo fu visionato all'Esposizione generale di Torino del 1884. Gli scopi dei treni così attrezzati erano duplici: ospedale da campo in caso di catastrofi naturali, una specie di protezione civile *ante litteram*; mezzo di soccorso per allontanare rapidamente i feriti dalle zone di guerra. L'importanza dei treni ospedale è stata sottolineata anche da alcune amministrazioni postali con uno specifico francobollo⁵.

Al terremoto di Messina il primo intervento dei treni Smom

Nel 1886 il Ministero della guerra, per riorganizzare il servizio sanitario militare, determinò il contributo dell'Associazione dei cavalieri dello Smom per gestire, in caso di conflitto, il trasporto feriti ed ammalati con il treno. L'associazione doveva predisporre tre convogli ospedale, ciascuno composto da ventitré veicoli con duecento posti letto e quaranta membri di equipaggio⁶.

Il primo intervento avvenne per il terremoto calabro-siculo del 28 dicembre 1908: il III treno attrezzato, di stanza a Milano, partì il 6



Alcuni Paesi hanno emesso francobolli per celebrare i treni ospedale

⁵ I treni ospedale sono apparsi, ad esempio, sui francobolli di Bulgaria nel 1947 con i valori, in due varianti di colore, da 35 e 100 lev; Finlandia nel 1944 con un esemplare da 100 penni (centesimo di marco) e sovrapprezzo di 25 penni; Guyana e Seychelles nel 1989 per il 125° anniversario della Croce rossa, rispettivamente con un dentello da 7 dollari e da 10 rupie; India, con il moderno treno sanitario "Lifeline express" raffigurato sulle 5 rupie del 2009; Turchia nel 1946 con un 10 kuruş.

⁶ FRANCO REBAGLIATI, *I treni ospedale dalle origini al 1920*, Pinerolo (TO), Alzani editore, 2005.



Sul dentello del 1986 lo Smom ricordava il convoglio ospedale intervenuto per il terremoto del 1908

gennaio 1909 per Villa San Giovanni (RC) dove offrì un efficace contributo per la cura ed il trasferimento dei feriti, in modo da sgravare le strutture sanitarie locali.

Gli aiuti umanitari prestati durante l'emergenza vennero celebrati nel 2008, in occasione del centenario del sisma, con un francobollo da 1,40 euro. Nella vignetta, creata da Mario Fine, si vede sullo sfondo un convoglio sanitario marcato con i simboli melitensi. Sul bollettino esplicativo predisposto dalle Poste magistrali si legge: «Il Sovrano militare ordine di Malta inviò a Messina la baracca ospedale capace di oltre centoventicinque letti con medici, infermieri, e militi del Corpo militare. Venne impiantata una cucina atta a preparare fino a tremila pasti al giorno. Inviato sul posto, il III treno ospedale fu adibito al trasporto dei feriti e dei malati negli ospedali di Napoli e di Roma, mentre il I treno ospedale trasportava da Napoli a Roma i feriti raccolti dalla nave spagnola "Catalogna"».

L'allestimento per la Prima guerra mondiale

Il maggiore utilizzo del treno ospedale avvenne durante la Prima guerra mondiale⁷ quando furono attrezzati

⁷ Per l'impiego del treno nella Prima guerra mondiale si veda: PAOLO LADAVAS, *La "Sesta arma" - Per il loro primario ruolo nella Grande*

circa sessanta convogli, tra cui una ventina erano della Sanità militare, ventiquattro della Croce rossa italiana⁸ e quattro del corpo militare dell'Acismom⁹. Per migliorarne la qualità degli interventi, l'esperienza suggerì di standardizzarne la composizione delle vetture¹⁰ che rimanevano di proprietà dell'amministrazione ferroviaria. Oltre che dai carri di servizio, erano formati da carrozze passeggeri a carrelli, serie del 1910 con cassa in legno tipo "centoportate" e intercomunicante sulle testate¹¹, per consentire il passaggio delle barelle; cambiavano invece gli allestimenti interni che Croce rossa e Acismom realizzarono con qualche differenza. Nell'imminenza della Prima guerra mondiale i treni dello Smom erano tre, poi aumentati a quattro; erano composti da quattordici vagoni¹² di

Guerra così vennero definite le ferrovie e le tranvie coinvolte nel sanguinoso conflitto, Desenzano del Garda (BS), Editoriale del Garda - Pi.R.A.T.A., 2018.

⁸ Tre vetture del treno ospedale in livrea verde vagone, fedelmente arredate con le attrezzature dell'epoca, sono conservate nel museo allestito presso la sede della Croce rossa italiana di Marina di Massa (*Tuttotreno* n. 362, Giugno 2021, p. 11).

⁹ L'Acismom, Associazione dei cavalieri italiani del Sovrano militare ordine di Malta, venne fondata nel 1877 con l'obiettivo di provvedere all'assistenza sanitaria e spirituale dei malati e feriti in guerra, attraverso la creazione e la gestione di nosocomi, treni e navi ospedale, posti di soccorso e ambulatori.

¹⁰ Qualche differenza si riscontra per i carri di servizio (bagagliai e carri chiusi).

¹¹ Per le caratteristiche tecniche di queste vetture si veda: LUIGI VOLTAN, *Carrozze FS a cassa in legno*, Firenze, Edizioni Pegaso, 2018.

¹² Pur con alcune variazioni, secondo la classificazione dell'epoca la sequenza delle vetture era: un carro serie "DI" 1912 bagagliaio-magazzino; una "CIz" tipo 1907, vettura passeggeri di terza classe a carrelli con intercomunicante (secondo altre fonti era una "ABIZ" tipo 1910, vettura mista di prima e seconda classe), trasformata in alloggio e mensa per ufficiali e personale direttivo; un veicolo "CT", terza classe a terrazzini (secondo altre fonti un carro merci "F" del 1908), in pratica un vagone attrezzato con cucina e deposito viveri; una "CIz" tipo 1907 suddivisa in tre reparti (alloggio infermiere, magazzino e infermeria con dodici barelle); sette "CIz" tipo 1910-12 per il trasporto infermi con ventiquattro barelle; una "CIz" tipo 1910-12 con tre compartimenti (infermeria con dodici barelle, farmacia e sala medicazione); una "CIz" tipo 1910-12 (secondo altre fonti, carro serie "FI")

Allestimento interno di un treno ospedale



cui sette che, rimossi i sedili in legno, alloggiavano ventiquattro infermi su due file di barelle. È d'attualità notare che l'ultima era una carrozza a terrazzini e quindi non comunicante con il resto del treno; era attrezzata con quattordici barelle per i malati infettivi. Per mantenere in efficienza i quattro treni, nelle stazioni di Roma, Bologna, Milano e Padova vennero allestiti degli appositi magazzini per i rifornimenti ed il reintegro dei prodotti farmaceutici. Ogni convoglio poteva ospitare 206 pazienti coricati, aveva la lunghezza di 240 metri, un peso a pieno carico di circa 400 tonnellate ed era trainato da una locomotiva a vapore a tre assi con tender del gruppo 290¹³.

Dal 31 maggio 1915¹⁴, i treni ospedale dello Smom effettuarono complessivamente 741 viaggi percorrendo 483.948 chilometri e trasportando 148.016 feriti e malati¹⁵, principalmente al servizio della III Armata. Dopo le missioni iniziali verso il Bellunese i primi tre convogli vennero destinati alla base italiana di Lione dove effettuarono numerosi trasporti di feriti non solo italiani e francesi ma anche inglesi e americani, facendosi apprezzare dalla stampa d'olttralpe. Tra la fine del 1918 e gli inizi del 1919 i treni rientrarono in Italia dove vennero "disattrezzati".

Nella Seconda guerra mondiale i treni ospedale, impegnati prevalentemente nella campagna di Russia, furono ventuno, dodici allestiti dalla Sanità militare, sei dal corpo militare della

Croce rossa italiana e tre dall'Associazione dei Cavalieri dello Smom¹⁶. Le caratteristiche erano pressoché identiche ai precedenti (inclusa la carrozza per gli infettivi); venne solo utilizzato materiale rotabile più recente, come le vetture gruppo 36.000 a cassa metallica tipo 1928.

Ai cappellani il compito di gestire la posta

In generale il personale di un treno ospedale era composto da un direttore-capotreno¹⁷, un medico capo, tre medici assistenti, un contabile, due capo-sorveglianti, quattro sorveglianti capo-infermieri, un cuoco, venti infermieri e un sacerdote¹⁸ che, oltre alle funzioni del ministero, gestiva anche la posta.

Si trattava di corrispondenza indirizzata a chi "risiedeva" nel treno, il cui numero compariva nell'indirizzo di spedizione, oppure di lettere che i ricoverati, o il personale di servizio, indirizzavano all'esterno. In questo caso solitamente era apposto un timbro circolare in gomma di colore rosso con la croce di Malta e la dicitura

16 Si veda: GIULIO BENUSSI, *Treni armati - Treni ospedale 1915-1945*, Parma, Ermanno Albertelli Editore, 1983.

17 Per i treni dello Smom era un Cavaliere dell'Ordine con il grado di maggiore.

18 Dall'articolo "*Le premier train sanitaire italien destiné au front français*" apparso sul giornale *Le petit parisien* del 26 settembre 1918, si apprende che sul primo treno ospedale dello Smom era cappellano militare tale don Busetti.

Cartolina inviata a un medico in servizio sul III treno ospedale dello Smom, in quel periodo di stanza a Milano

tipo 1910, carro merci chiuso con finestre a reticolato e intercomunicante), allestito con trentasei letti e sei brandine per alloggio del personale di assistenza; infine una "CT" tipo 1905, carrozza passeggeri di terza classe a due assi con terrazzino, per malati contagiosi.

13 In alcuni casi al traino dei treni ospedale subentrava la locomotiva a vapore a tre assi con carrello anteriore, gruppo 650.

14 La data è riferita al III treno; gli altri iniziarono le missioni tra l'11 ed il 14 giugno 1915.

15 F. REBAGLIATI, *I treni ospedale dalle origini al 1920*, Op. cit. L'autore indica il dettaglio dei viaggi per ciascun convoglio: 164 per il primo, 163 il secondo, 158 il terzo, 156 il quarto.



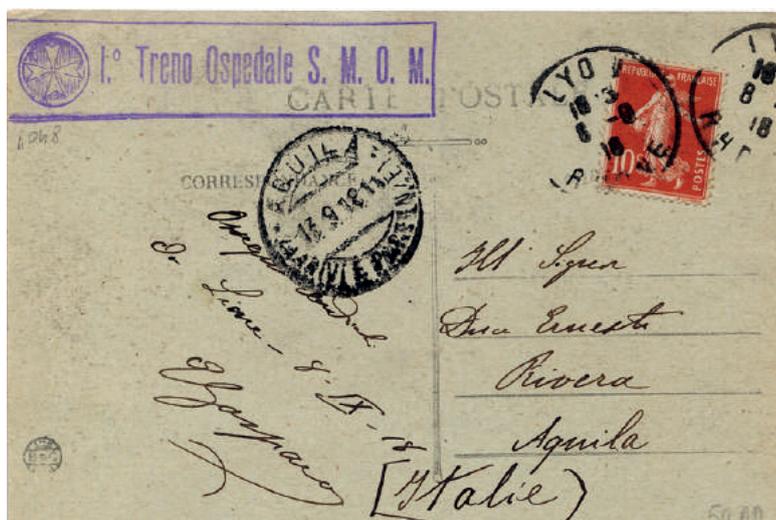
«Associazione dei Cav. Ital del S.M.O. di Malta Servizio Sanitario di Guerra»; a volte era accompagnato da un cachet ovale in gomma, di colore rosso, con dicitura tipo «R. Poste - Ass. Cav. Ord. Malta - 1° Treno ospedale», oppure da un timbro lineare con l'indicazione del numero del convoglio. Lo si è riscontrato, ma la ricerca è ancora aperta, di colore blu con l'aggiunta della croce di Malta, oppure rosso ma solo col numero romano del treno.

Verso i giorni nostri

Fortunatamente il periodo di pace successivo alla guerra mondiale e l'evoluzione del soccorso dei feriti con aerei ed elicotteri hanno ridotto l'importanza del treno ospedale che, però, ha il pregio di ospitare e trasportare un maggior numero di infermi e può

essere utilizzato come ospedale da campo. Per questa ragione le autorità competenti decisero di mantenere in vita alcuni treni sanitari anche se poco utilizzati, neppure per le calamità naturali; così spesso i treni sono rimasti fermi in qualche deposito militare o raccordo ferroviario. Ad esempio un treno sanitario dello Smom, composto da quindici vetuste vetture Fs¹⁹ in livrea grigio ardesia e decorate con la croce di Malta, nell'ottobre 1989 è stato "parcheeggiato" nel raccordo militare di Tor Sapienza (Roma); lì è rimasto sino al dicembre 2001 quando è stato trainato a Roma Smistamento per la demolizione²⁰. Nel 1997 un nuovo convoglio, donato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Uil pensionati, è stato assegnato dal Ministero della difesa al Corpo militare dello Smom. Era costituito da ventotto carrozze, con la caratteristica livrea blu e bianco con fascia rossa, croce di Malta e croce rossa; poteva offrire assistenza a circa 192 infermi²¹. Nell'aprile 2000 il treno è stato a Messina e Palermo per ricordare l'opera di soccorso prestata dallo Smom durante il terremoto del 1908. Nel 2017 risultano trasferite le due vetture bagagliaio da Roma Smistamento, dove erano accantonate, a San Giuseppe di Cairo per la demolizione. Infine i giorni nostri. Visto il persistere dell'emergenza sanitaria, a marzo 2021 è stato inaugurato uno specifico treno sanitario, realizzato da Trenitalia alle Officine di Voghera in collaborazione con Areu.²² Il con-

Cachet dello Smom sulle cartoline in partenza dai treni ospedale impegnati a Cividale e a Lione



19 La composizione prevedeva dodici "centoposte", alcune "barellate" già utilizzate per pellegrinaggi internazionali di malati, una carrozza di prima classe dove era allestito il posto di comando e due bagagliai. Indicativamente era tutto materiale rotabile risalente agli anni '20 del secolo scorso.

20 FRANCESCO MARIA, *Tor Sapienza e Salone*, in *Tuttotreno* n. 296, Maggio 2015.

21 Del convoglio, oltre alle vetture di servizio, facevano parte anche un vagone allestito per esigenze chirurgiche con anestesia e rianimazione, una carrozza day-hospital e una con generatore di elettricità per rendere il treno autonomo.

22 Agenzia regionale emergenza urgenza.

voglio Covid-19 è costituito da otto carrozze²³, di colore bianco pellicolate con linee verde e rossa e croce di Esculapio, e due locomotori E402 simmetrici; è stato progettato per offrire livelli di assistenza sanitaria sino alla terapia intensiva.

Il francobollo del 1976... con qualche perplessità

Mi sono soffermato sui treni dello Smom durante la Prima guerra mondiale, perché sono stati celebrati su uno dei francobolli del Sovrano militare ordine di Malta del 1976 per la serie "Assistenza moderna" composta da 5 valori²⁴. Il sito ufficiale dell'Ordine²⁵ precisa che il francobollo da 50 grani è per il treno ospedale Smom della guerra 1915-1918. Però c'è qualcosa che non convince nella vignetta²⁶: la "centoport" è una vettura con cassa in ferro tipo 1931 (quelle della Prima guerra mondiale avevano la cassa in legno); il bagagliaio è del tipo 1913 a carrelli, diverso dall'allestimento dell'epoca. La catenaria, cioè la linea aerea di alimentazione elettrica, ha le caratteristiche della linea a corrente continua²⁷, mentre nel periodo della Prima guerra mondiale i treni elettrici erano mossi dalla "trifase", che prevedeva un doppio filare di contatto. Infine la cabina di controllo²⁸

23 La composizione del treno prevede tre carrozze "barellate" "BM" con sette posti letto di terapia intensiva; due bagagliai "D" per servizi tecnici, inclusi i gruppi elettrogeni; due vetture cuccette "Bc" con posti letto per il personale. *Tuttotreno*, n. 351, Giugno 2020, pag. 4.

24 Gli altri valori della serie sono: 1 scudo soggetto aerei Smom per assistenza nella guerra 1940-1945; 4 tari, elicotteri dell'Associazione tedesca per pronto soccorso, anno 1974; 90 grani, nave ospedale Smom "Regina Margherita" guerra libica 1911-1912; 15 grani: ambulanze dell'Ordine per l'assistenza ai pellegrini durante l'Anno Santo del 1975.

25 <https://www.orderofmalta.int/stamps/emissione-36-assistenza-moderna/>

26 Ringrazio per la consulenza gli esperti di storia delle ferrovie Paolo Ladavas e Andrea Viviani.

27 Gli esperimenti italiani di ferrovie a corrente continua sono successivi al 1920. La prima linea delle FS alimentata in continuo a 3.000 volt fu la Benevento-Foggia i cui lavori iniziarono nel 1925; entrò in funzione nel 1927.

28 Probabilmente ubicata all'ingresso della stazione di Roma o di Bologna.



che si vede sullo sfondo è fuori epoca: per le forme tondeggianti e i finestrini è un edificio in stile littorio, quindi tra il 1915 ed il 1918 non poteva esistere anche perché, in quel periodo, le cabine erano di modeste dimensioni e poco sollevate da terra.

Insomma un francobollo dalla forte valenza comunicativa, ma con una ambientazione successiva a quanto ufficialmente dichiarato dallo Smom, visto che la foto che ha ispirato la vignetta risalirebbe al 1942.



Secondo lo Smom il treno ospedale raffigurato sul francobollo del 1976 sarebbe quello della Prima guerra mondiale ma la foto da cui è tratto sarebbe del 1942

Il convoglio sanitario dello Smom avviato verso la demolizione nel 2001

Immagini tratte da Tuttotreno. Divieto di riproduzione

