



RUOTE DI SCORTA



sprazzi "orfici" sui veicoli della mia vita

Sono nato, seppure per un pelo, nella prima metà del XX° secolo (1949) e una parte di me avverte ancora un legame affettivo con l'era industriale e meccanica. Il periodo iniziale della mia vita si è svolto infatti quando l'elettronica e l'informatica di massa erano ancora di là da venire e i bambini al posto delle playstation e dei personal computer, con i loro improbabili mondi virtuali, avevano ancora per la testa e nei loro sogni giochi più maneggiabili e prossimi alla realtà, come i trenini elettrici o i meccani.

Oddio, non che ci capisca molto di dadi, di bulloni, di giunti, delle viti nelle loro varie fogge, e nemmeno di pignoncini o di altre rotelline dentate che trasmettono il moto in complicate architetture di metallo. Subisco però il fascino che suscitano sui profani le cose un po' oscure ma funzionanti e utili: forse per questo mi è rimasto dentro un pregiudizio favorevole e un gusto per il talento ingegneristico che si esprime nelle combinazioni di questa vasta e multiforme minuteria. E mi sono spesso chiesto se ciò non sia anche dovuto appunto ad una sorta di residuo sentimentale e sensoriale del gioco del meccano con cui nell'infanzia passai molte ore divertenti.



Ci sono anche altri lontani ma non sbiaditi ricordi di quel tempo a rafforzare il senso di questo rapporto originario con il mondo dei congegni e delle macchine. E' un rapporto che in effetti si è protratto fino ad oggi e ogni tanto mi piace riattraversarne qualche ricordo che più mi si è impresso nella memoria e che riguarda la forma essenziale in cui le mie esperienze con la meccanica hanno avuto luogo durante tutto l'arco della mia vita. Si tratta della sola meccanica che ha avuto per me qualche apprezzabile significato esistenziale, ovvero delle mie vicissitudini con i mezzi che resero possibile un tempo e che ancor oggi rendono possibile il mio spostamento nello spazio.

Ma andiamo per ordine.



Al Galluzzo dove sono nato e dove ancora risiedo c'era l'officina di un meccanico proprio sulla via Senese, la via principale, che allora tagliava l'abitato in due parti suppergiù delle stesse dimensioni, da nord a sud. Noi ragazzi del paese ci portavamo spesso le nostre biciclette per aggiustamenti e riparazioni varie, che potevano riguardare i freni allentati, una catena saltata, un rocchetto difettoso o l'aderenza della dinamo alla ruota, ma nove volte su dieci ci andavamo per la foratura di una gomma. Era l'officina del Pacini e



quasi tutti al Galluzzo, come capita talvolta in Toscana per volgimento al singolare del cognome, la chiamavano “da Pacino”.

Allora di forare una gomma ci capitava spesso perché a noi gruppetto di ciclisti in erba spesso piaceva andare per qualche strada di campagna a fare le cosiddette volate. Agivamo con la dose d’incoscienza tipica dell’età che però sapeva orientarci nella scelta fra il pericolo di farle, le volate, su una strada asfaltata come per esempio lo “stradone” di San Felice a Ema già percorso anche allora da una certa quota di traffico, oppure di farle nella quiete appartata di una strada bianca in campagna, libera sì dalle auto e quindi tutta a nostra disposizione ma anch’ essa molto insidiosa per il suo fondo irregolare che vi rendeva le cadute più probabili.

Le frastagliate croste brune, esiti di sanguinanti escoriazioni da caduta dette a seconda della superficie interessata “sbucciature” o “braciole”, comparivano spesso sulle nostre braccia e sulle nostre gambe ed erano per metà una pena (pizzicavano e non si potevano grattare, pena il risanguinamento) e per l’altra un motivo di vanto e una testimonianza di uno sprezzo del rischio di cui andare fieri. Ragion per cui oltre che sull’energia prodotta negli scatti e sulla velocità di volta in volta raggiunta nello *sprint* nascevano fra di noi accese gare anche su questo aspetto di epicità e le misure delle cicatrici da caduta diventavano un altro metro per fare classifica.



Fu anche grazie alle prime riprese televisive degli arrivi di tappa al Giro o al Tour che eravamo diventati tutti più o meno dei vaghi emuli di Ryk Van Looy, un grande *sprinter* belga di allora (le tappe che finivano con un arrivo in gruppo infatti le vinceva quasi sempre lui). Sceglievamo per le nostre competizioni sulle strade di campagna dei tratti più o meno rettilinei, alcuni brevi, come quello sulla sponda dell'Enza opposta al campo sportivo del Galluzzo in una strada privata ma di giorno sempre accessibile, altri più lunghi come quello delle Gore verso la fattoria dei Sette Merli o come quello che cominciava subito dopo la trattoria di "Bibe" al ponte all'Asse, verso Scandicci). Questi tratti di strada, che avevano un fondo discretamente omogeneo costituito da due strette "piste" ben battute e con poco pietrisco, spartite da un più sassoso e crespo dossò centrale, tenevano sempre in serbo per le nostre ruote il sassolino aguzzo o il minuto frammento di vetro che trafiggeva bruscamente la gomma afflosciandola di colpo o che da essa raccattato in corsa si rannicchiava nella sua scolpitura sgonfiandola lentamente e a tradimento in pochi minuti.

Se qualche compagno di gare non se ne accorgeva prima e ti avvertiva dell'accidente l'attimo in cui, dopo la graduale perdita d'aria del tubolare il cerchione della ruota attaccava un metallico e sobbalzante rotolò sul fondo della strada e trasmetteva alle braccia



tese sul manubrio un' avvilente vibrazione, era il momento fatale che l'officina della via Senese ci appariva di colpo come l'immagine di una soccorrevole santa patrona. E chi era la vittima di turno della foratura, proprio come un pellegrino devoto diretto ad un santuario considerato miracoloso, scendeva tosto di sella e tenendo la bicicletta per il manubrio cominciava ad avviarsi verso quell'antro meccanico per farsi risanare la gomma floscia.

Vi eravamo accolti da Pacino stesso, il proprietario, un uomo di piccola statura, magro, spesso nervoso ma carico di una vasta e riconosciuta esperienza e ai nostri occhi di ragazzi dotato di un carisma quasi stregonesco in fatto di motociclette (le Guzzi, le Gilera e le Laverda, tutte in fila in attesa delle sue operazioni), di Vespe (i modelli anni cinquanta con il posteriore generoso) e di Lambrette (più sobrie e ossute), di motorini (i famosi betini della Moto Beta) di cui era già di moda truccare il motore per una maggiore resa, soprattutto acustica.

Ma Pacino aveva anche fama di gran biciclettaio e infatti nella sua officina c'era una selva di biciclette, alcune inclinate in gruppi una sull'altra e appoggiate alle pareti unte e annerite dell'officina, altre appese a rastrelliere aeree per la ruota posteriore e penzolanti dall'alto in ordinate schiere. Sempre dall'alto di lunghe ed esili traversine pendevano nere processioni di pneumatici di vario



diametro e spessore. Nell'officina c'era sempre un denso odore di lubrificanti, di scappamento (le ripetute sgassate di prova fornivano a Pacino l'incenso della sua "chiesa") e di gomme più o meno vergini, in un' equilibrata e pungente miscela olfattiva che a me non dispiaceva affatto.

La riparazione della ruota ci veniva sempre accordata da Pacino dopo un certo rituale brontolio (*"O, ragazzi, ma che siete sempre qui a rompere i coglioni colle gomme bucate?!"* era la tipica rampogna con cui ci accoglieva), a cui seguiva però quasi sempre un cenno di consenso alla riparazione espressa e l'invito brusco ad appoggiare la bicicletta in angolo dell'officina in attesa di un "ritaglio di tempo". Ciò avveniva anche e soprattutto in virtù del fatto che Pacino ci conosceva quasi tutti e sapeva che i nostri babbi erano suoi buoni clienti per riparazioni di maggior gettito su cui venivano poi ricaricati gli importi per il rattoppo o per la sostituzione della camera d'aria, e qualche volta anche del tubolare stesso quando il danno lo richiedeva.

Il processo, per il quale dovevamo attendere che finisse la "cosa seria" del momento (ovvero un intervento in corso su un veicolo di taglia maggiore), era in sé un piccolo rito che avevo imparato a memoria. Dapprima veniva riempita d'acqua una catinella di media misura, di quelle in terracotta smaltate all'interno in una



picchiettatura bianco-verde, che si usavano anche nelle case. Poi si passava all'estrazione della camera d'aria dalla ruota, cosa che trovavo crudamente suggestiva perché la camera d'aria nel suo aspetto di lungo budello rosaceo sembrava uscire fuori proprio come un organo vivo dal corpo della gomma e mi rammentava l'esofago e le arterie arrossate di sangue rappreso che vedevo svellere dai colli delle faraone quando a casa la nonna li cucinava ripieni.

La camera d'aria era quindi rigonfiata al massimo per l'individuazione del punto o dei punti di foratura tramite l'immersione nell'acqua. Non era sempre semplice capire dove fosse bucata perché spesso dopo averne tuffato nella catinella i vari tratti si ritornava al punto iniziale senza che si fosse prodotto l'atteso indizio delle fuoriuscita dell'aria in una serie di eloquenti bollicine. Altre volte invece era proprio facile perché lo squarcio lo si vedeva subito a occhio e il bagno nella catinella era solo una precauzione per accertare che non vi fossero altri e più subdoli fori. L'atto finale era rappresentato dall'incollatura della toppa sulla camera, operazione il cui buon esito veniva sempre controllato di nuovo nella bacinella. Se tutto andava bene la camera d'aria veniva risgonfiata, reimpressa accuratamente nel tubolare e rigonfiata al punto giusto. La ruota riprendeva così il suo baldo assetto di pneumatico sanamente teso e pronto ad affrontare altre volate e altre



forature. Di nuovo a cavallo del nostro mezzo e con un'aria di recuperata validità ciclistica si usciva pienamente soddisfatti dall'antro di Pacino che prima di rimetter mano alle "cose serie" registrava lestamente il suo piccolo credito in un quadernaccio malandato e lercio di lubrificate impronte digitali.



Cresciuto di qualche anno fui fra i molti miei coetanei che o non ne sentirono il bisogno o proprio non poterono transitare da quell'anello di congiunzione fra bicicletta infantile e prima automobile giovanile costituito da un rombante motorino dell'adolescenza. Mio padre infatti non era d'accordo a comprarmene uno e io stesso restai sempre esitante fra un certo desiderio di averlo e la fifa che mi misero addosso un paio di gravi incidenti accaduti proprio sotto casa mia al Galluzzo. Così, messa un po' da parte la bicicletta, anche per l'incremento del traffico che negli anni del primo "miracolo economico" già rendeva le strade ostiche ai ciclisti, la mia adolescenza fu nel complesso un periodo di rassegnata pedonalità. Provai, è vero, qualche rara volta la pista del go-kart (era a Peretola), hobby motoristico che nel frattempo era sbarcato in Italia dagli Stati Uniti ed era già riuscito ad infilarsi in una canzonetta di Gianni Morandi che ne promuoveva le sorti al



ritmo sostenuto del twist: *“E gira e gira e vai e non fermarti mai....”!*

Veicolo aperto il go-kart manteneva della bicicletta la sensazione di essere una specie di appendice del nostro corpo ma, in fondo, dato che lo si poteva usare con piena soddisfazione solo sulle apposite piste rappresentava un arretramento in termini di libertà nello spazio, sia rispetto alla bicicletta stessa con la quale almeno in teoria potevamo andare ovunque ci piacesse, sia addirittura rispetto alla sua lontana progenitrice non motorizzata, la vecchia e indimenticabile carrettella, una tavoletta di legno montata su due assi a cui erano applicati dei cuscinetti a sfera e che rotolava guidata come un cavallo da due cordicelle che orientavano a destra e a manca l’asse dei cuscinetti anteriori.

La carrettella fu il mezzo di altre gare dissenate che avvenivano di preferenza lungo la discesa del cimitero di Santa Lucia, su via del Podestà. Uno dei custodi del cimitero, quando ci vedeva filare verso il Galluzzo dallo scollino del Portico, a gran velocità e con le rotelle arroventate da cui schizzavano eccitanti scintille per l’attrito con un asfalto a quei tempi ancora chiaro e cartavetrino, era solito rivolgerci torvi mugugni che erano diventati col tempo prevedibili e inefficaci. Una sola volta un suo lugubre avvertimento esercitò su di noi un sia pur effimero effetto deterrente e fu quando rivolgendo la grossa



mano callosa al cancello d'ingresso del cimitero che aveva appena aperto ci urlò: *“O bischeri, che volete fini' qui dentro prima di' ttempo?”*.

Non furono tanto la sua voce arrochita o la sua figura tutt'altro che imponente a produrlo quanto la vista simultanea delle bianche croci di marmo e delle muraglie di forni e fornetti che scorgemmo dal cancello spalancato e dell'avanzare lento in lontananza di un “trasporto” che stava arrivando, preceduto da don Casini, il parroco del paese e dai “fratelli”, neri e incappucciati, della locale Misericordia. Quell'infame non avrebbe potuto scegliere momento più adatto per scagliarci contro il suo monito e siccome allora il cimitero era ancora il cimitero e il senso della morte non era assoggettato alla rimozione del giorno d'oggi gli fu facile ridestare, anche in animi come i nostri rivolti alle più spensierate e spericolate imprese ludiche, il sentimento di cupa fatalità che gravava in loco e che non potevamo non avvertire solo che qualcuno ci costringesse in qualche modo a farci mente.

E tuttavia dopo appena una settimana l'effetto si esaurì e il forte richiamo della discesa del Portico, l'unico punto del paese dove potevamo toccare certe velocità senza l'assillo del passaggio troppo frequente di auto, l'ebbe vinta sul ricatto cimiteriale del custode, che



nel frattempo era stato opportunamente declassato a “*quella fava di’ bbecchino*”.



Bicicletta, carrettella, go-kart, seppur in misura e in forma assai diversa, furono i protagonisti di quell’età favolosa e complessa che spazia dall’infanzia alla prima giovinezza e potrei ben definirli come i veicoli dell’entusiasmo. Infatti il senso di libertà e di avventura che vi cercavamo, sempre intrecciato ad una marcata eccitazione per la velocità, si fondevano in una costante pulsione fisica ed emotiva che si trasmetteva al mezzo stesso vivificandolo e annullando la separazione fra la sua inerte natura meccanica e il nostro organismo. Si montava sulla bicicletta, sulla carrettella o sul go-kart come avremmo potuto montare su un cavallo e l’identità dell’espressione non era certo una forzatura perché sentivamo quei veicoli come nostri animali più o meno fidati, anche se proprio come il cavallo capitava talvolta che ci disarcionassero (cosa frequente con la carrettella, non rara con la bicicletta, straordinaria ma non impossibile con il go-kart).

Varcata la soglia dei vent’anni passai dai veicoli aperti ai veicoli chiusi e la mia prima automobile, una cinquecento usata raccattata sul vasto piazzale di un automercato milanese, segnò il punto di svolta dal montare su un veicolo all’esserne contenuto. Questo



cambiamento di situazione e di sensazione fu quasi traumatico perché la ristrettezza dello spazio interno della “grigina” (così l’avevo subito ribattezzata per il colore della carrozzeria) mi costrinse ad un brusco capovolgimento di similitudini animali: da quella del cavallo per il mezzo di trasporto a quella della sardina per il trasportato. L’inscatolamento era quasi perfetto: mancava solo un po’ d’olio! Nonostante ciò la mia innata claustrofobia non reagì in malo modo e dopo qualche giorno mi ritrovai addirittura ad apprezzare il fatto che quelle misure minime producevano una particolare intimità con la macchina come se la sua carcassa provasse per me un debole da cui emanava una rassicurante atmosfera interna. Non era proprio quello che si chiama un accogliente salottino: semmai uno spartano e solidale bugigattolo le cui lamiere dichiaravano in ogni momento al guidatore la loro affettuosa comprensione e proprio per questo di stargli sempre particolarmente vicine. Questa vicinanza la sentii in qualche caso, oltre che con il cuore, anche con la testa. Infatti non furono rari soprattutto nei primi mesi d’uso della “grigina” alcuni indimenticabili incontri della mia notevole zucca con il duro bordo del suo soffitto. Che si trattasse di sbadataggine o che non prendessi bene la mira non contò molto: in ogni caso l’impatto non fu mai gradevole. Devo però riconoscere con il solito senno di poi che



proprio così, attraverso la carne, si stabiliscono anche con le macchine legami più profondi. Infatti, quando tre anni dopo la rivendetti per comprarmi una rossa Fiat 126 nuova di zecca (*"volpetta"*), quel complesso sentimento che ci prende ad ogni separazione da un caro oggetto s'accentrò essenzialmente sul ricordo delle testate e sull'immagine delle gambe di qualche occasionale passeggera che vi avevo trasportato (amica o collega), gambe che nel poco spazio disponibile tendevano a farsene disponendosi in pose più o meno accattivanti, riassumibili in sapido toscano con *"cosce di sguincio"*, talvolta non senza un pizzico di sano esibizionismo di cui veniva colta al volo l'occasione.



La 126 fu invece la compagna di nuove e più giudiziose esperienze. C'era un po' più spazio e si poteva non arbitrariamente cominciare a parlare di una piccola auto. Il cambio era sincronizzato in entrambi i sensi e così mi fu sottratta di colpo la passione per le "scalature" perfette che avevo coltivato sulla cinquecento. Della famosa "doppietta", con cui a orecchio si innescava una marcia minore da una maggiore, non c'era più bisogno e se per un verso questo mi faceva risparmiare le grattate al cambio, con il loro severo e digrignante verdetto di inettitudine motoristica, per un altro mi toglieva invece la soddisfazione per la costante riconferma della



mia abilità: giusto ad esempio, fare tutta la Consuma o l' Abetone all'ingiù senza nemmeno una grattata rappresentava una piccola impresa e sanciva il raggiungimento di una completa padronanza sul meccanismo delle marce. Detto questo, la guida più comoda e il sia pur limitato guadagno di spazio mi fecero presto dimenticare la sofferta esperienza con la "grigina" e la nuova macchinetta rappresentò l'evoluzione verso un uso più fecondo e costruttivo del trasporto. Durante il suo arco di vita (sette anni) conobbi Rosalba, la sposai e, come suol dirsi, misi su famiglia, anche se Laura, mia figlia, venne al mondo con la vettura successiva: una Fiat 127, che anche nel colore blu scuro ("*la contessa*"), a cui avevo dovuto piegarmi *obtorto collo* per motivi di sconto e di pronta consegna, siglò il mio pieno ingresso nel mondo della seria maturità civile. A conti fatti mi accorgo in questo percorso retrospettivo che la Fiat mi ha accompagnato nel complesso tragitto psicologico che va dal veder riflessa nello specchietto interno l' immagine di un sacco a pelo o di una canna da pesca allo scorgervi dopo qualche anno lo sguardo curioso e divertito di una marmocchia legata a un seggiolino che esplora il mondo in tutte le direzioni fuori dell'abitacolo e ti fa domande a raffica su questo e su quello: e di cui sei il babbo!





Proprio con il crescere dell'impegno familiare si attenuò fin quasi a scomparire l'elemento emotivo nel mio rapporto con l'auto, sostituito da una più fredda attenzione agli aspetti meramente pratici del suo uso. La macchina per così dire cominciò a scomporsi nelle sue singole funzioni e perse a poco a poco la sua personalità di meccanica compagna di vita. Nella nuova gerarchia di valori imposta dalla guida responsabile di un capofamiglia il consumo di carburante, lo spessore del battistrada, l'efficienza dei freni e il buon ordine dell'impianto elettrico presero il sopravvento su tutto il resto e l'umanizzata integrità del mezzo, quel residuo della poesia delle origini che nell'infanzia e nell'adolescenza aveva fatto di una bicicletta o di una carrettella un oggetto animato ed amato, si spezzò in molte parti morte che non riuscivano mai a rifare un tutto vivo. Cosicché il periodo che va dalla metà degli anni ottanta alla fine del secolo scorso è povero di ricordi significativi legati alle mie auto (seguirono una Golf e una Peugeot 306, entrambe verdi anche se di tonalità diverse ma a cui, significativamente, non pensai ad affibbiare un nomignolo), o almeno povero di ricordi riferibili come tratti affettivi di un'esperienza. E infatti se rammento la Golf vengono fuori i frequenti problemi che ebbi alle punterie ("Ignesti, Ignesti perché me la vendesti?", questo fu tutto ciò che di fatalmente e amaramente poetico ne ricavai) e una certa ingordigia nella



combustione, quasi che i pieni di benzina fossero per lei botticelle dell'Oktoberfest; mentre la Peugeot mi ritorna attraverso i suoi freni fischianti (che da ultimo si bruciarono in fondo alla Consuma, poco prima di Pontassieve) e la sua frizione che attaccava di colpo infliggendomi, a occhio e croce, la non mite pena di un milione di *toc* durante i suoi cento e passa mila chilometri di percorrenza ("L'ho presa in via del Cantone e infatti è stata una cantonata!", così la diffamai con un collega che me ne chiedeva un giudizio).

Dunque non più macchine intere con un' individualità e un carattere ben delineati ma singoli difetti e capricci, oppure più raramente particolari pregi come la relativa silenziosità, lo sterzo dolce o la buona ripresa. Eppure, anche con loro, quando si trattò di separarmene all'arrivo di una nuova vettura, il lato meno freddo e utilitaristico del legame uomo-macchina si ravvivò dentro di me e provai un inatteso moto finale d'affetto, come nel caso della Golf, o ebbi a vivere una singolare esperienza psicologica, come nel caso della Peugeot.

Fu come se l'emotività del mio rapporto con queste creature meccaniche avesse continuato una sua vita carsica a mia insaputa per non contaminarsi con l'aridità dell' uso quotidiano, divenuto strettamente pratico e strumentale: e per questo anche meno clemente.



Il congedo dalla Golf si tinse addirittura di toni che solo ora a distanza di anni ho l'impudenza di considerare un po' patetici. Ma allora non lo furono perché quello fu il sentimento genuino che provai quando vedendola per l'ultima volta sul vasto piazzale della Sicar all'Osmannoro, dove l'avevo lasciata come usata da vendere, mi sentii sopraffatto da un repentino rimorso. Accadde subito dopo la consueta manfrina della consegna della nuova auto da parte del concessionario, rito che allora come oggi doveva aver la funzione di farti sentire un fortunato imbecille e di suscitare in te un' iniziale gratitudine nei confronti della casa costruttrice dal momento che mi vennero spiegate operazioni talmente elementari da farmi credere che l'era automobilistica stesse cominciando proprio con il mio acquisto (*"Questa è la chiave: con questa si apre la portiera e si accende il motore"*, parbleu!). Così, grazie a queste fondamentali illuminazioni, misi in moto la nuova 306 e mentre stavo per dirigerla cautamente verso il cancello d'uscita mi venne tosto di girare lo sterzo nella direzione opposta, verso il piazzale retrostante l'officina, per dare un ultimo saluto alla vecchia briaca.

Con quel pudore egoico che c'impedisce di abbandonarci completamente ai moti minori e più segreti dell'animo dissimulai il mio lieve turbamento facendo finta di controllare se avevo lasciato



le chiavi all'interno. La rimisi in moto, ne ascoltai ancora una volta il denso rombo prussiano che per sette anni aveva fatto strage nel mio portafogli e dopo qualche secondo lo chetai per sempre, almeno ai miei orecchi.

Seppi dopo due mesi che era finita in mano a una signora in un paese della provincia di Brindisi: coerenza, tutta tedesca, nel proseguimento di una vocazione!



La Peugeot la trattai peggio, almeno al momento del distacco. Forse sarà stato perché negli ultimi ventimila chilometri mi aveva fatto soffrire oltre misura per una serie di guasti, oppure perché altri nove anni di febbre consumistica avevano spento anche in me la sorgente dell'emozione nel rapporto con le cose: sta di fatto che quando la lasciai sul piazzale di English Car provai poco o nulla e balzai lesto sulla nuova vettura di turno senza neppure rivolgerle un furtivo sguardo d'addio. Ma dopo alcune settimane imparai che anche con una macchina possono stabilirsi nessi misteriosi la cui presenza - della quale non siamo riusciti ad essere coscienti nel periodo del possesso - può rivelarsi in sorprendenti epifanie dopo che ce ne siamo distaccati. Infatti per ben tre volte in una ventina di giorni e in punti diversi della città rividi la mia vecchia Peugeot 306 nelle strade di Firenze, ancora con la targa originaria e, fatto



singolare, sempre con a bordo persone diverse e fra loro molto dissimili.

E' stata per me un'esperienza più unica che rara e desidero dedicarle un po' di spazio, anche come postuma riparazione di un cattivo congedo.

La prima volta fu sul lungarno Serristori nei pressi di piazza Demidoff: stavo attraversando sulle strisce pedonali in direzione del ponte alle Grazie quando la 306 passò dall'altro lato della carreggiata senza fermarsi. A bordo c'era quella che sembrava una famiglia di extracomunitari, con al volante un uomo piuttosto massiccio di mezza età e dai tipici tratti nordafricani. Sull'altro sedile anteriore non c'era nessuno, ma dietro scòrsi una donna anziana con una bambina. Supposi che avessero considerato una macchina francese un veicolo a loro più familiare e non me ne sorpresi molto ma certo notai che si trattava della prima volta che mi capitava di rivedere una mia macchina rivenduta.

Quando pochi giorni dopo davanti ad un negozio di computer in via del Filarete rividi per la seconda volta la mia 306 con a bordo, da sola, una giovane donna biondastra, dalla pelle chiara e dall'apparente età di circa trent'anni cominciai ad avvertire l'aspetto marcatamente insolito di un nuovo incontro così ravvicinato e il



fatto mi lasciò addosso uno strano turbamento. Poi le puntuali difese della razionalità si misero all'opera per fornirmi una possibile spiegazione e fugare un vago senso di disagio psicologico: si trattava forse di una parente o di un'amica della famiglia nordafricana, alla quale per i più vari motivi la vettura era stata prestata. Oppure, cosa non meno probabile, avevo letto male il numero della targa (ma ero sicurissimo che ciò non era successo) e forse esisteva in città una Peugeot identica per modello e colore ma con targa leggermente diversa, formata dagli stessi numeri ma in altre posizioni. Ma sì, era ovvio: dopo il primo incontro sul lungarno Serristori l'inclinazione percettiva che mi si era ormai formata nella mente a recepire l'immagine di una vecchia Peugeot verde come quella della mia ex-macchina aveva preparato la strada a quest'illusione e stava facendo di me una specie di cane di Pavlov che rispondeva ad uno stimolo: appunto la comparsa di una 306 verde, con un riflesso condizionato: la suggestione che si trattasse per forza della mia, suggestione che mi influenzava fino a farmene percepire l'identità di targa.

Capivo però che mi stavo arrampicando sugli specchi per non ammettere che la seconda coincidenza a distanza di pochi giorni faceva guadagnare terreno ad un'ipotesi sincronistica ai limiti del paranormale. Io e la mia vecchia Peugeot eravamo forse stati catturati da una di quelle famose costellazioni psichiche postulate



da Jung come invisibili aggregatori di eventi? E che cosa c'era di irrisolto in un semplice rapporto di proprietà con una cosa che "dovesse" dar luogo a queste bizzarrìe del caso? Quale campo di significato potevo mai condividere con una macchina che avevo avuto per qualche anno tale da "costringermi" - e da "costringerla" - ad incontrarci?

Mi venne allora in mente che avrei potuto chiedere notizie sul nuovo proprietario direttamente al concessionario della Rover a cui avevo ceduto la macchina, ma quando telefonai un'impiegata mi chiese se era per una multa e alla mia risposta negativa mi disse che in ogni caso loro non era tenuti a comunicarmi una notizia del genere, visto che non si era trattato di una procura a vendere: avrei comunque potuto chiedere io stesso notizie al PRA, rilasciando le mie generalità. Mi astenni però dal farlo per uno strano timore che mi era preso e di cui non sapevo spiegarmi l'origine.

Ma fu il terzo incontro, avvenuto dopo circa una settimana in via de' Pucci nei pressi dell'incrocio con via Cavour, a farmi passare dal vago turbamento ad un vero e proprio assillo interiore: a bordo c'era un uomo, al volante, e una donna seduta accanto, entrambi di mezz'età, ma non si trattava dei nordafricani. Potei vederli benissimo perché via de' Pucci è alquanto stretta e la 306 procedeva molto lentamente verso il semaforo ancora rosso dell'incrocio: lui



era piuttosto magro e nero di capelli, lei di corporatura normale e con dei capelli castani ondulati. L'assillo però si sciolse proprio in ragione della sua stessa intensità: succede normalmente che quando un' esperienza comincia a rasentare i limiti dell'assurdo scatta nella mente l' impulso di buon senso che ci riporta alla realtà. Era ormai evidente che la mia vecchia macchina era stata rivenduta ad un autonoleggio in zona e questo spiegava come mai la rivedevo così spesso e con persone diverse a bordo. Come non averlo capito prima, che idiota!

E pensare che prima di arrivare ad una spiegazione così semplice avevo scomodato Jung e la psicanalisi, con tanto di propaggini parapsicologiche, la narrativa del realismo magico facendo rivoltare nella tomba Bontempelli, Buzzati e Borges, nonché la cinematografia dell'incubo quando avevo ipotizzato che la 306 potesse a poco a poco divenire una mia persecutrice, come l'autocisterna di "Duel". Ritornai a casa sereno, ridendo dentro di me della mia citrullaggine suggestionabile. Mi ricordai addirittura che in qualche caso avevo sentito dire di esperienze analoghe che capitano ai congiunti di persone morte da poco tempo: nel periodo immediatamente successivo al decesso sono convinti di rivederle ogni tanto tra la folla. "Sì, sì, era proprio, lei la mamma!", cose del genere: e ce ne vuole perché ammettano che probabilmente si sono



ingannati! Cominciano a capirlo quando il fenomeno si esaurisce a poco a poco da sé e dalle folle anonime non emerge più il portatore o la portatrice di turno della conturbante somiglianza.

Via non scherziamo, i morti sono morti, punto e basta!

Anch'io del resto, dopo il terzo incontro, non ho mai più rivisto la mia vecchia Peugeot per le strade di Firenze.



E buon' ultima venne con il nuovo millennio la mia Rover 25, la "laburista", anch'essa di colore verde, ma rispetto alla Golf e alla Peugeot d' un verde bottiglia reso più gagliardo e sportivo da una fine perlatura. Fu per così dire un acquisto ideologico, come si puo' dedurre dal nomignolo che le affibbiai prima ancora che me la consegnassero in via Empoli alla English Car una fredda e tersa mattina di dicembre del 2002.

A dire il vero l'ideologia c'entrò in un senso poco lucido e raffinato, e semmai condita delle sane e ribelli approssimazioni del cuore. Dopo anni di monotoni ritornelli sull' economia finanziaria e ipertecnologica propinatici da giornali e televisione, nei quali spesso si decantavano acriticamente i trionfi del nuovo ecumenismo mercantile, decisi tosto di passare all'opposizione, se non altro per motivi estetici, e deliberai di conseguenza che la mia prossima macchina sarebbe stata o ex-comunista o almeno socialdemocratica!



Escludendo, per mancanza di coraggio e per avversione allo snobismo, di acquistare un ex-catorcio sovietico come lo Uaz della Severstal, casa russa che riesce a collocare in Occidente omeopatiche quote di gippini elitari (via, possedere uno Uaz è abbastanza chic e richiede in ogni caso del fegato!), la mia attenzione non poteva che rivolgersi alla Skoda o, appunto, alla Rover, due antiche e gloriose fucine del lavoro europeo. Dopo un lacerante conflitto durato qualche settimana alla fine optai per la Rover perché mi sembrava mantenere meglio della casa praghese un certo aristocratico distacco dai nuovi andazzi tecnicistici di massa (computerino di bordo, navigatore gps della casa, selve di airbags con improbabili effetti protettivi, sensori per il parcheggio, raffreddamento del vano portaoggetti, avvertimenti vocali e via discorrendo). Per carità tutte cose che in qualche circostanza possono anche rivelarsi utili ma che soprattutto in quel momento percepivo come emblematiche della straordinaria capacità delle aziende automobilistiche di farsi strada nel nostro indotto desiderio di *status* e di venderci il superfluo. Inoltre la Skoda era *già* stata salvata dalla Volkswagen, mentre la Rover, marchio storico dell'industria inglese e residua trincea della *working class laburista* delle Midlands (lo stabilimento è nell'area di Birmingham) aveva bisogno di ossigeno per non finire nelle grinfie di una piccola ma



agguerritissima azienda di Nanchino, uno dei centri costieri della Cina dove si costruiscono i nuovi fasti del neocapitalismo mandarino, con turni ottocenteschi svolti da lavoratori sottopagati e non tutelati.

A parte questo soprassalto di orgoglio civile europeo, la Rover anche nel nome mi piaceva di più della Skodina che avevo considerato in alternativa: la *Fabia*. Vuoi mettere: *Rover* significa in inglese “avventuriero”, “esploratore coraggioso” e, in un’accezione arcaica, anche “pirata” (fra l’altro mi ricordai sul momento di un film che mi era molto piaciuto nell’adolescenza, tratto dal racconto “*The Rover*” di Joseph Conrad). Insomma tutt’altro fascino rispetto all’evocazione di un’acqua minerale!

Le mie esperienze con la Rover sono state poche e troppo recenti perché possa ricavarci qualche spunto significativo per questo breve resoconto. Eppoi è un rapporto che non si è ancora concluso e la storia per non scadere in una più banale e chiacchierata attualità deve osservare delle regole. Quel che ci accade ha bisogno d’un certo periodo di tempo per decantare e per ammantarsi di quella poesia e di quella verità della distanza che si posa sul ricordo delle esperienze meno prossime e non sento perciò di avere già maturato il diritto a parlare di una macchina quando è ancora al mio servizio. Sono sicuro che Giuseppe, che con le sue belle lezioni sull’Orfismo



mi ha ispirato questo breve racconto, è d'accordo con me e apprezza quella che penso sia una saggia precauzione poetica nell'intrecciare la paglia della memoria.

Inoltre, cosa che ho constatato più volte durante ormai mezzo secolo passato con i veicoli della mia vita, a parlarne troppo presto c'è sempre il rischio di ferire la loro suscettibilità perché gli uomini, si sa, sono più spesso ingrati che riconoscenti e, delle cose come dei loro simili, è più facile che rammentino i difetti che non i meriti. Non faccio eccezione e non vorrei che nel risentimento per qualche mia indelicatezza la Rover mi lasciasse per strada a tradimento, e magari di notte. Sì, in tutti questi lunghi anni ho capito che ogni macchina ha una sua anima e un suo preciso linguaggio: e i guasti sono forse il suo modo preferito per farsi intendere.

E' il caso di chiudere qui e di rientrare in garage!



Luigi