

# I GRILLI

I grilli.

Quando nelle calde sere d'estate, subito dopo cena, mia nonna mi portava a vedere i treni lo faceva per trovare un po' di frescura, non sapeva che cosa questo avrebbe poi scatenato in me. Lei mi portava su un muretto e ci sedevamo lì ansiosi di veder arrivare un treno, lei per godere dell'aria che si creava al suo passaggio, io affascinato da questo mostro rumoroso e imponente. Non c'era ancora l'ora legale e verso le nove cominciava l'imbrunire, velocemente veniva buio e allora entravano in scena i grilli. L'immagine magica rimane quella dei segnali luminosi, delle luci della stazione laggiù in fondo e del concerto dei grilli che facevano da colonna sonora al mio film personale che aveva come trama lo scrutare laggiù in fondo se spuntavano i due meravigliosi fanali di un treno che arrivava. Non che mancassero altri rumori, sullo sfondo c'era il ronzio delle macchine dello stabilimento Way Assauto, qualcosa rumoreggiava anche alla SIS Cavallino Rosso, la stessa Vetreria aveva il suo sound sommerso sullo sfondo. Ma il grillo sovrastava tutto, il suo canto sembrava provenire direttamente dalla rotaia. Avevo 5 o 6 anni, le prime volte. Le rotaie, i grilli, il profumo intenso dei tigli, il brontolare delle fabbriche, il suono di un campanello di bicicletta ogni tanto. Tutto magico. E poi, eccolo, il treno sta spuntando là in fondo, si avvicina sempre più, non si sente ancora il rumore, le luci dei fanali sono tremolanti, si avvicina, si avvicina ancora, ed eccolo qui che passa sollevando polvere e fogli di carta, è passato, le luci rosse rimpiccioliscono, il rumore si placa, ritornano i grilli.

Poi mi chiedono come mai sia appassionato di treni.

Eravamo sulla linea Genova Torino, ma c'era anche il binario della Mortara Asti e, poco distante, si vedeva la linea Acqui Asti. In fondo in fondo c'erano le luci tremolanti della stazione. Non era ancora buio che arrivava il primo treno, era una littorina, come la chiamava mia nonna, io non sapevo che era una 556 Breda o Fiat, per me era la littorina. Veniva da Mortara, era passata da Casale e il più delle volte si fermava poco distante da me al segnale di protezione. Poi ripartiva con il suo rumore pungente e, per me, affascinante. Intanto passavano treni importanti che venivano o andavano a Roma. C'era la corrente trifase allora e non conoscevo altri treni che quelli, per me il mondo del treno era quello, littorine e locomotori elettrici trifase. Imparerò poi a conoscerli e, permettetemelo ad amarli intensamente.

Da Mortara, dopo una mezz'oretta, arrivava un'altra littorina, più lunga perché ce n'erano tre insieme, veniva da Milano e andava a Cuneo. Era partita da Milano tre ore e mezza fa e sarebbe arrivata a Cuneo tre ore dopo, forse anche di più. Era un diretto, andava forte, una freccia.

Dopo la freccia era buio completamente e allora i direttissimi passavano tutti illuminati e questo ne moltiplicava il fascino e la magia. Poco distante vedevamo avanzare e retrocedere i fari di locomotive da manovra del vicino scalo merci, non si avvicinavano mai abbastanza, questo esagerava il senso di mistero che andava ad aggiungersi alle altre suggestioni che mi pervadevano. La fine dei binari, dove andavano? Posti lontani, misteriosi appunto; chi c'è sopra i treni?.chi li guida? Dio, anzi il Maestro.

Sul binario di Mortara a volte arrivava ancora un raccoglitore trainato da una locomotiva che io chiamavo trattore, poi passava il treno che veniva da Acqui e allora incominciava l'emozionante attesa del passaggio del Roma Express, il treno che andava a Parigi e che non fermava ad Asti, aveva delle carrozze blu e anche altre verdi, erano francesi. Tutto era pronto, il treno di Acqui era arrivato, tutto taceva, l'arrivo era imminente. Tutto si era fatto silenzio, persino i grilli cantavano più piano, tutto l'intorno sembrava aspettare il grande evento. Suonava la sirena della Way Assauto, usciva l'ultimo turno in un trionfo di biciclette, tutte con i fanali funzionanti, qualche moto Gilera, i capireparto, molti a piedi, che si scambiavano battute e saluti. Questa massa si sparpagliava per la città e molti di loro andavano a bersi l'ultimo bicchiere prima di rincasare. In tutta Asti i bar erano aperti per aspettare gli operai della Way, ma poi rimanevano aperti perché c'erano quelli della Vetreria e delle ferriere Ercole che circolavano a qualsiasi ora della notte. Te la saluto la microcriminalità, a quei tempi. Come facevi a infastidire una ragazza

o a scippare una vecchietta se in qualsiasi momento arrivava uno in bici che non ci pensava due volte a correrti dietro e darti un lordone?

Chiusa parentesi, torniamo al nostro treno. In pochi minuti la marea umana si è dissolta, adesso è di nuovo silenzio. Ecco che nell'oscurità sentiamo il rumore delle alette del segnale di protezione della stazione che si abbassano tutte e due. Un clac deciso, imperioso. E' via libera. Pochi minuti e la magia si materializzerà, mi sembra di vedere una piccola luce laggiù in fondo, si è lui, diventa sempre più grande, mamma quanto va forte, farà persino i 90 all'ora, eccolo, è passato sotto l'ultimo cavalcavia, è qui. Passa, tutto illuminato e trionfante, veloce e misterioso. Aspettiamo di sentirlo fischiare, anzi ululare passando per la stazione e poi si torna a casa. Il rito è compiuto, la magia si è rinnovata anche questa sera. A domani, treni, io ci sarò, so che anche voi ci sarete, abbiamo la nostra messa da celebrare.

Così un bambino di 5 anni si innamora. Un amore dapprima solo estivo, tante estati tra i grilli e il tiglio: sarà molto tempo dopo che la frequentazione non conoscerà stagioni. Ma per ora è una storia estiva.

Della preistoria ho pochi altri ricordi ma qualche flash qua e là come quando a 7 anni i miei zii mi portarono in treno a Bardonecchia d'inverno. L'atrio della stazione di Asti con affissi in alto in sequenza manifesti che richiamavano posti lontani e misteriosi. Simplon express, Lotchsberg Simplon, Stresa Mottarone, Casinò di Sanremo, e poi sul marciapiede mentre aspettavamo un treno ne arrivava uno da Torino per Roma con carrozze che mi dicono francesi, verdi e carenate, cose mai viste, le tabelle appese con le stazioni di partenza e arrivo sono bianche e non gialle. Poi un ricordo indelebile: nella stazione di Bardonecchia: un manifesto che pubblicizza l'imminente istituzione del Treno del Sole, Torino Palermo... Come dimenticarsi.

Ma è già storia perché ho già imparato a leggere e quindi molta nebbia si dirada davanti a me. Sempre a 7 anni mi mandano a fare le vacanze dai miei zii di Livorno, abitano all'Ardenza in case popolari nuovissime. Dietro le case prati e, a poca distanza, la ferrovia Genova Roma. Una frequentazione quotidiana. I treni sono assolutamente diversi da quelli che sono abituato a vedere, le locomotive sono più grandi, sono affascinanti, diventano un sogno per me. Come mai da me non ci sono questi treni qui? Ci sono addirittura delle carrozze senza locomotiva che vanno, che mistero è mai questo? Eh già, da noi elettrotreni non ce n'erano. Chissà quante 428 ho visto senza sapere che lo fossero. Chissà che impressione mi avevano fatto quelle enormi locomotive senza muso che poi per me sono diventate un mito, specie poi dopo aver visto il film "Il ferroviere".

Davanti alle case popolari passava la Via Aurelia che in quel tratto in città era a doppia carreggiata e in mezzo correavano dei binari. Era la ferrovia Pisa Livorno, distrutta dalla guerra, sulla quale si facevano i lavori di ricostruzione. Erano quasi ultimati quando io ero là e ho avuto così la fortuna di vedere le corse di prova e infine la corsa inaugurale, con il treno tutto imbandierato e la città in festa. Se non mi ricordo male erano elettromotrici colorate in bianco e rosso. Un'emozione da non crederci.

Andavo anche in colonia in quegli anni, a Courmayeur, rigorosamente in treno.

Avevamo una carrozza tutta per noi, attaccata all'accelerato per Chivasso, trainato da una 880. A Chivasso ci attaccavano, dopo una lunga sosta, ad un treno Torino Aosta, anche lui a vapore ma con una 640 in testa. Non che allora le conoscessi, per me erano solo vaporiere e basta. Ad Aosta finalmente ci attaccavano ad un treno elettrico, fino a Pré Saint Didier, avrei saputo mille anni dopo che erano le E 400. Quando l'ho saputo non c'erano già più.

Al ritorno da Aosta si andava a Torino e si passava da Porta Susa, dove c'erano strani treni rossi e gialli e passavano locomotive a vapore.

In uno dei tanti viaggi per la colonia, una volta, il treno si ferma poco prima della stazione di Chivasso. Aspetta, aspetta non succede niente, ma all'improvviso, a velocità supersonica transita il TEE Milano Lione già con le 448 Breda. Un'emozione da non dire, anche perché le avevo già viste in figura e sognavo di vederne una passare. Ma il treno mio non si muove ancora, c'è un'altra precedenza da dare, il rapido, ripeto il rapido Torino Biella, composto da una OM 773 con il rimorchio Ln 64 in testa. Colorata di bianco e di uno strano colore tra il rosso e il viola, nello schema dei primi anni di questa automotrice.

Ogni tanto, la domenica si andava a trovare dei parenti a Moncalvo, allora alle 2 si prendeva la littorina e poi si ritornava nel tardo pomeriggio su una centoporte su un treno trainato da una 880

Il resto sono solo dei flash, qua e là, come quando, passando da Albenga sulla Topolino dei miei zii, ho intravisto in stazione uno strano mezzo da manovra. Era l' Ne 700, in castano, poi una volta alla stazione di Sestri Levante un bassissimo mezzo da manovra c'era scritto Deutz, era il 213.

Alla domenica era di rito andare a pranzo da mia zia, quella sposata, che abitava non distante dalla ferrovia e dalle sue finestre si vedevano passare i treni. Poi dopo pranzo me ne andavo su un altro muretto, vicino alla Saclà e passavo mezzo pomeriggio in estatica contemplazione. Arrivavo in tempo per veder arrivare il raccoglitore da Chivasso, due, tre vagoni trainati da un trattore da manovra, poi il direttissimo per Genova, il favoloso ATR 100 l'autotreno Fiat, uno spettacolo nello spettacolo. Rumoroso più di un aeroplano e fumante più di una locomotiva a vapore, ma di fumo cattivo, quello della nafta, ma un sogno. Poi il diretto per Piacenza composto dalle OM 990, come tutti i treni Torino Piacenza dell'epoca. Solo anni dopo le FS hanno avuto il coraggio di istituire una corsa Torino Bologna, allora se dovevi andare in Emilia dovevi cambiare a Piacenza. Come adesso del resto.

Poi tanti merci trainati dalle 550 e dalle 551, anche in tripla trazione, quasi sempre in doppia, merci da 50 vagoni cosa che adesso sono un sogno.

Prima di tutto questo, durante il pranzo, si vedeva arrivare da Castagnole Lanze una 880 isolata, sostituita, dopo qualche anno, da un "biscotto", un 209 o 210. Non ne ho mai saputo la ragione, ma all'epoca mi limitavo ad estasiarmi e non mi ponevo troppe domande.

Intanto crescevo e succedevano almeno due fatti epocali. Prendevo pieno possesso della bicicletta e una mia zia si fidanzava con un ragazzo che stava preparando il concorso per entrare in ferrovia. Ce l'ha fatta ed è diventato ferroviere. E mi ha portato a casa "Voci della Rotaia". La mia bibbia. Il primo numero. Mi ricordo aveva in copertina il Natale alla stazione di Pré Saint Didier. C'era in primo piano una 626, di quelle con due motori in meno che usavano su quella linea. Si sarebbe dovuta chiamare 624 ma le FS la tennero immatricolata come 626 ugualmente.

Non c'era granché su quella rivista, più che altro c'erano le foto del pranzo sociale del DLF di Pesaro o della befana del ferroviere a Sulmona, ma quelle poche foto di treni facevano sì che io lo sfogliassi e risfogliassi quasi fino alla consunzione. Un giorno poi questo mio nuovo zio mi porta una brochure che veniva distribuita sulle vetture letto, vestiti, profumi, orologi, ma una pagina intera con tre foto: la nuova Micetta, automotrice Fiat per le linee secondarie (la 668), l'altrettanto nuova automotrice OM per servizi veloci (773) e un'automotrice francese con la scritta TEE che inaugurava il nuovo servizio istituito da alcune amministrazioni per veloci collegamenti fra città europee.

A nove anni, sempre con questo mio zio al seguito, i miei mi portano a Torino per una visita oculistica. Vado così per la prima volta in treno a Torino. Sono emozionatissimo, vedrò Porta Nuova, così tanto decantata sempre dallo zio, mi tremano quasi le gambe.

Il treno saetta a più di settanta all'ora nella piana fino a Villafranca, poi comincia a salire piano piano e poi comincia a procedere a passo d'uomo sulle rampe di Dusino. E' il rallentamento per le frane, tutta la zona intorno è cedevole e in pratica non si sa bene come fare. Nel 1968, quando incomincerò a pendolare fra Asti e Torino per lavoro, il rallentamento sarà ancora lì e rimarrà ancora per qualche anno.

In quella giornata succedono cose memorabili, a pensarci adesso mi vengono i brividi.

Poco dopo Moncalieri il treno si ferma e mentre mi sporgo dal finestrino passa un'automotrice stranissima, un solo elemento con un vistoso belvedere. Non mi ricordo esattamente i colori, è stata una freccia chiara che è passata in un lampo. Era l'OM 772 trasformata in 444 che faceva le relazioni Torino Sanremo e Milano Sanremo per portare i giocatori al casinò.

Il treno riparte e costeggiamo Torino Smistamento. Lì c'è il Truman, ancora in colore marrone, l'Ne 120. Su quel Truman un ferroviere mentre effettuava manovre su e giù aveva il tempo di studiare medicina e di laurearsi medico, come lessi poi su Voci della Rotaia.

Porta Nuova. Un trionfo. Nei binari in fondo sulla parte sinistra le locomotive a vapore con i treni per e da Milano. Che dire? 685 e 685s per Milano e 640 per Aosta e Casale. Giornata memorabile, tanto è vero che la racconto qui.

Altri flash: una domenica, fermo ad un passaggio a livello, sempre sulla Topolino, passa un treno composto da centoporte trainate da una 640. Sono le maestranze della WAY Assauto che rientrano dal pranzo sociale ad Alba. Altri tempi.

Adesso ho la bicicletta e sono padrone della città. Dopo il letargo invernale e la tortura della scuola inizia per me il tempo del divertimento puro, dopo il tempo dei grilli arriva anche il tempo delle cicale.

Giornata tipo: mattino presto pedalata fino alla Piccola Velocità perché di lì parte il raccordo per le ferriere Ercole. Una piccola locomotiva a vapore ex tranvia Asti Altavilla, e precisamente la Castagnole, aggancia i suoi tre o quattro vagoni e se ne parte fischiando attraversando la parte sud della città fino alla ferriera, dove c'è il cancello chiuso. Uno dei due uomini sopra la locomotiva scende, apre il cancello, aziona lo scambio a mano e poi risale e la locomotiva parte entrando nello stabilimento. C'è lo scambio perché la linea prosegue ancora per un centinaio di metri, c'è una ditta che distribuisce carburanti Shell e talvolta la Castagnole le porta un carro cisterna davanti. Sulla locomotiva c'è una targa con scritto Henschel & Son 1898.

Adesso devo pedalare in fretta perché alle 8,45 arriva il rapido Torino Napoli, l'R 51, trainato da una 431 con subito dopo una carrozza pullman gialla e blu e poi 5 o 6 carrozze, non di più. Un fascino tutto particolare.

Fino alle dieci o rimango in stazione o vado in un posto vicino allo smistamento dove c'è la rampa per scaricare gli animali e me ne rimango ad osservare tutto il traffico comprese le manovre.

Manovre effettuate prima con una vaporiera, la classica e immancabile 835, poi col passare degli anni dai trattori diesel. Io allora non avevo capito che quei numeri davanti erano il nome della locomotiva e mi limitavo a guardare le scritte o le targhe. Quindi per me la manovra si faceva con ABL, Breda e Greco. Quattro erano i trattori ad Asti. Due Badoni, un Breda e appunto un Greco, che si alternavano. I due Badoni non erano perfettamente uguali, differivano nella griglia del radiatore, in una era intera, nell'altra divisa in due. Solo anni dopo ho capito che erano 215 e 225, ma quando ormai erano subentrati i 234 se non i 245.

Così facevo per le locomotive. Non c'erano per me le 431 o 432 ma solo Ansaldo, Cemsa, TIBB e, naturalmente Breda, anzi Ernesto Breda, un mito che si stava formando in me e che crescerà a dismisura. Poi le littorine, ovviamente Fiat, OM, Breda.

Le 550 erano Westinghouse, le 551 Ansaldo, le 554 Cemsa, le 330 Westinghouse, le 333, meraviglia delle meraviglie, dell'Ing. Nicola Romeo.

Di 331 ne passavano pochissime ad Asti. Anzi, praticamente nessuna. Io ne ho viste due in tutto, una isolata e un'altra in doppia con una 431 e non so che placca avesse.

La 431 era TIBB, Tecnomasio Italiano Brown Boveri, mentre la 432 era rigorosamente Ernesto Breda. Ed era la locomotiva più affascinante, già per via del pantografo diverso da quello di tutte le altre locomotive e poi per il suo aspetto imponente e aggraziato.

Quindi per me le locomotive erano appunto questi nomi e, se qualche volta, come succedeva, le targhe erano diverse entravo in confusione e non mi raccapizzavo più.

Gli accelerati avevano quasi sempre una 551 o una 330, i merci le 550, 551 e 554, i diretti sempre 330 e i direttissimi le 431 o le 432 a volte anche in doppia trazione, di rapidi ce n'era solo uno e aveva la 431; molti accelerati avevano però la 333. Il treno del sole aveva sempre la doppia composta da una 431 con una 554 o una 333, per poter affrontare i Giovi con le sue venti carrozze. Il Roma express, che non fermava ad Asti aveva la 432.

Come non fermarsi a parlare ancora della trazione trifase. Le locomotive si vedeva che erano costruite avendo come riferimenti tecnici e filosofici le vaporiere.

Le bielle, la sabbiera, proprio come le locomotive a vapore, poi esse stesse fumavano, quando erano ferme in stazione rumoreggiavano, il personale stesso conduceva in piedi, i finestrini di guida erano piccoli. Locomotive a vapore senza carbone, ecco che cosa erano.

Alla stazione di Asti lato Alessandria c'era un piccolo spunto che impegnava le 432 allo spasimo, le ruote giravano a vuoto, bisognava far scendere la sabbia per poter spuntare.

Ad un ragazzino di dieci anni questi spettacoli davano sensazioni fortissime, da sognarle di notte e di giorno, da farci dei discorsi ad alta voce mentre pedalava. Per non parlare della figura del Maestro, col suo berrettino con visiera, che appena il treno si fermava mandava il suo secondo con l'oliatore a fare un giro attorno alla locomotiva, poi si affacciava e parlava col capostazione che gli dava la "modula" e poi alzando la paletta – va bene così, maestro. – Fischio del berretto rosso, fischio del Maestro e il direttissimo partiva, slittando le ruote e pattinando fino a che, con uno sforzo estremo si muoveva.

Le trifase erano poi tutte asimmetriche e questo ne aumentava il fascino perché, a seconda di come erano girate cambiavano aspetto. Specie la 554 che aveva sagome completamente diverse, per non parlare della 333. C'era solo uno sportello per lato, dalla parte opposta del pilota.

I treni entravano in stazione con il pantografo abbassato, così come i treni che non si fermavano abbassavano i pantografi per tutta la durata dell'attraversamento. Era anche una grande sensazione quando il treno era fermo vedergli alzare i pantografi per poi ripartire.

Non posso dare una successione cronologica di quegli anni, anzi di quelle estati, al massimo posso mettere insieme dei ricordi che mi cadono addosso man mano, non sono in grado di dire che quella cosa lì è capitata nel tale anno e l'altra nell'altro anno, è difficile dire anche prima e dopo, e anche difficile è collocare le cose e i fatti nel momento giusto. Ma siccome questa non è una storia delle ferrovie, ma solo un disordinato catalogo di ricordi quello che devo fare è di rendere più lucidi possibili proprio i ricordi che mi arrivano come flash, improvvisi, a volte persino inaspettati.

Una linea principale, la Torino Genova Roma e in sottordine la Torino Bologna, quattro ferrovie secondarie, la Asti Mortara, Asti Chivasso, Asti Alba e la Asti Acqui erano i libri di testo dove ho imparato la materia, prima a livello elementare, poi sempre più su.

Trifase, trifase, trifase. Passeggeri e merci. Già ho fatto l'elenco delle locomotive che circolavano, ma devo parlare del fascino dei merci con tre 550 e ripetermi sulla suggestione del treno del sole con una 431 accoppiata a una 554 o una 330, a volte anche con una 333.

Vapore: una coppia al giorno Asti Mortara con 880 con tre carrozze a asse singolo e un'altra coppia Asti Chivasso sempre con 880. La prima fu soppressa e sostituita con ALn 556, Breda o Fiat, l'altra tenne duro, anzi al posto della 880 subentrò, con grande esultanza da parte mia, una 640. Fino agli anni 70 alle 13,45 dal binario uno l'accelerato per Chivasso se ne partiva sbuffante con le sue tre carrozze Corbellini.

Rimaneva la grande attrazione dell'ATR 100 che da color castano isabella era diventato col passare degli anni verde e grigio, stesso schema del Settebello, uno spettacolo nello spettacolo. Fino a quando un convoglio venne ricoverato al deposito di Asti con i segni evidenti di un incendio molto serio. Poi un giorno l'ATR 100 sparì, mentre le 990 OM venivano sostituite dalle 772 OM, un'altra novità per me.

Con la bicicletta potevo agevolmente spostarmi per andarmi a posizionare nei posti strategici: allo smistamento quando era ora di manovre, ai vari passaggi a livello quando passava il tale treno o il tal'altro, alle fabbriche quando sapevo che funzionava il raccordo. Potevo seguire Babilano che faceva il trasporto vagoni con un trattore Scammel ex porta carri dell'esercito inglese, in seguito affiancato da una trattrice Breda a gomme piene.

Potevo alternare treni con camion, quando era ora morta per gli uni mi dedicavo agli altri.

Una pedalata per volta, con circospezione, osando sempre di più, finalmente ho messo le ruote per la prima volta oltre il cancello che segnava l'ingresso del deposito locomotive. Visto che nessuno mi ha detto niente, nonostante il tono perentorio e severo del cartello che c'era e che proibiva severamente l'ingresso, bla,bla, la visita al deposito locomotive di Asti divenne una tappa irrinunciabile dei miei giri quotidiani. Tante littorine, 556 sia Fiat che Breda, alcuni "Badoni", una 640 sempre fumante, due o tre locomotori 330, 550 per la linea di Acqui. E poi tanti motori, tanti carrelli, pezzi nuovi e pezzi arrugginiti, qualche volta anche delle novità come quando mi trovai davanti una Fiat ALn 40 bella luccicante, una cosa che non avevo mai vista e che in seguito non avrei più visto circolare.

Un mondo castano isabella, solo un poco cosparso di nero e di verde/giallo della manovra. Un mondo che mi piaceva e che mi prendeva sempre di più, un mondo che però comprendeva

anche le carrozze francesi Parigi Roma e più tardi Parigi Napoli aggregate ad un direttissimo del mattino, la carrozza Roma Aosta in coda ad un altro direttissimo Roma Torino del mattino, il diretto Milano Cuneo, l'altro diretto Torino Acqui, La voce dell'annunciatore, in spiccato accento astigiano, che diceva di allontanarsi dal terzo binario, treno in transito, neh...E' in arrivo sul secondo binario treno diretto proveniente da Torino per Alessandria, Voghera Piacenza, nella seconda classe sono ammessi i viaggiatori con percorrenza superiore ai 120 km. L'omino col carrettino, aranciata, paniniiii, acqua minerale. Il giornalista con la Gazzetta del Popolo, Grand Hotel, Bolero film. Questa era la normalità, la quotidianità.

Ma c'erano anche gli eventi straordinari, quelli che ti facevano ringraziare d'essere stato lì, quel momento lì a vedere quella cosa irripetibile. La corsa di prova dell'automotrice Fiat per Cuba, ad esempio, o quel merci lunghissimo fermo sul binario uno che riparte per portarsi alla Piccola, sfilava lentamente e come ultimo non ha un vagone ma un'automotrice blu e gialla a due assi con scritto Tubocar Casaro. Saprò molti anni dopo, sfogliando un "ingegneria ferroviaria" che era destinata alla ferrovia Alifana. Non ci sono praticamente foto di questa automotrice, ho solo un ritaglio di giornale con una pubblicità della Casaro di Carmagnola.

Quel pomeriggio di agosto quando non sapendo che cosa fare, solo, perché tutti gli amici erano al mare, niente football, niente calcio balilla, niente di niente, inforco la bicicletta e stancamente, con noia mi avvio verso la solita Way Assauto sapendo già che era un'ora morta per i treni e che non avrei trovato niente. C'è invece una locomotiva ferma, è diesel, non ha contrassegni, solo la placca Fiat costruzioni ferroviarie Savigliano. E' tutta gialla con delle strisce orizzontali verdi. E' grande e ha due carrelli da tre assi l'uno. La rivedrò la settimana dopo in stazione in testa ad un treno straordinario estivo Torino Rimini. E' la futura 461, la Coco come verrà chiamata familiarmente dai ferrovieri Ma questa è roba già più recente, naturalmente, è solo per fare un esempio di quello che poteva succedere in ogni momento e in ogni luogo. Intanto avevo imparato a conoscere le locomotive. Non più Breda o Cemsa ma 431, 432, 556, 772 e allora nessuno mi fermava più, avanti anche con le carrozze, AZ 33, BZ 64, BZ 45, le uniche che mi ricordo. Le avevo imparate tutte, dalle centoposte alle Corbellini, da quelle a tre assi che erano By, al bagagliai Duz e così via. Ma mi ricordo solo le prime tre, quelle dei direttissimi e dei rapidi, poi verranno codificate e avranno dei nomi lunghissimi e la poesia andrà a farsi benedire. Non posso non spendere due parole per le carrozze CIWL, le carrozze letto e le carrozze ristorante, aggregate ai principali direttissimi della notte, al treno del Sole si era aggiunto il treno dell'Etna e la carrozza o le carrozze blu davano un tocco di internazionalità fantastico e indimenticabile.

Nel frattempo il parco automotrici si stava evolvendo. Le littorine venivano sempre di più sostituite dalle 668, soprattutto Fiat ma anche Breda. Nuovi colori si sovrapponevano al castano isabella, mentre il deposito di Asti si arricchiva sempre di più di queste nuove macchine, dapprima senza il passaggio comunicante da una unità all'altra, poi invece munite di soffiutto. Prima la serie 1000, poi via via le altre. L'ultimo deposito ad avere in carico le 1000 è stato proprio quello di Asti.

Da giovane è diverso da adesso, da giovane non c'è spazio ancora per la nostalgia e all'epoca non c'era rimpianto per le 556 che scomparivano, c'era l'entusiasmo per il nuovo, è adesso che mi rendo conto di cosa stavo perdendo. Adesso che rimpiango anche le 668. Adesso che c'è la Freccia Rossa, l'alta velocità, adesso che per andare a Bologna da Torino bisogna passare da Milano e uno di Asti per andare a Bologna deve andare a Torino, prendere una Freccia Rossa per Milano e poi una per Bologna. Adesso che un astigiano per andare a La Spezia o Livorno deve prendere un Intercity per Genova a prezzi da capogiro e con percorrenze da fine 800, poi deve sperare di non perdere la coincidenza con un altro Intercity che può portarlo a Livorno se non viene soppresso all'ultimo momento perché il macchinista sta male. I miei consuoceri, il 23 dicembre, per venire da Pescara ad Asti hanno preso un Eurostar per Milano che è stato bloccato a Piacenza: poco male perché comunque a Piacenza dovevano cambiare. E hanno preso un treno che si è bloccato a Voghera.

Poi ne hanno preso uno fino ad Alessandria e lì non hanno più saputo che cosa fare perché treni per Torino non ce n'erano. Sono andato in auto a prenderli ad Alessandria. Il personale gli ha spiegato che il gelo bloccava i motori. Temperatura meno 5, massimo meno sette. Io ho poi

spiegato che in Germania, che non è in Polinesia, il gelo non blocca nessun treno, che in Svizzera, che non è al tropico, i treni vanno e che in Norvegia non è che le ferrovie funzionino due mesi all'anno.

Il mio nipotino di due anni e mezzo è già appassionato di treni. Lo guardo e mi chiedo se quando sarà più grande li potrà vedere i treni. O se li potrà vedere solo espatriando. Qui si sta preparando il terreno perché le ferrovie chiudano entro pochi anni. Rimarranno delle frecce rosse che porteranno i milanesi a Roma e viceversa. I Torinesi si stuferanno di passare da Milano per andare a Bologna e di passare da Bologna per andare a Roma. I pendolari andranno a piedi, perché treni non ne hanno più. I merci, eh beh, lasciamo perdere.

Allora tutto questo non lo sapevo e plaudevo alle novità. Viva le 668 con i loro colori, che non ho mai imparato ma che erano belli e anche loro da rimpiangere.

Un giorno d'estate di non so quale anno, 57, 58 (?) avviene un'altra svolta epocale. Sto passando in bici sul cavalcavia che passa quasi sopra alla stazione e vedo, sul terzo binario, ferma, un'elettromotrice o un elettrotreno come li chiamavo io. Il primo in assoluto in stazione di Asti. Mi precipito. E' ancora fermo, riesco ad avvicinarmi, ha i suoi bei cartelli gialli ma sopra c'è scritto treno in prova, chiude le sue porte a soffietto e parte verso Torino. Inizia l'epoca delle bi correnti, finalmente anche da noi gli elettrotreni. Che poi bi correnti non erano, semplicemente c'era un'unità a corrente trifase ed una a corrente continua. Ma questo rivoluzionerà non poco il sistema ferroviario del nostro compartimento. Memorizzo il nome, ALe 840. Faranno di tutto, accelerati, diretti, direttissimi e rapidi. Intanto cominceranno a sostituire il materiale ordinario di certe corse sulla Asti Acqui e così si cominceranno a radiare alcune 333, 330 e 550. Poi sostituiranno gli ATR 100, in parte già sostituiti dalle OM 772 sul direttissimo per Genova, poi sostituiranno le OM 990 sulla Torino Piacenza. Verrà anche istituito un nuovo rapido, il Tirreno tra Torino e Roma e così ad Asti abbiamo due rapidi, l'R51 e il Tirreno, oltre sempre al Roma Express che continua a non fermarsi.

Le 840 dilagheranno, rimarranno per molti anni anche dopo l'avvento della corrente continua, da noi non verranno mai le 883 o altre di quella famiglia, e le troveremo in tutta Italia a svolgere ogni tipo di incarico.

Mentre iniziava una nuova epoca quella vecchia resisteva tenacemente. Arrivarono strani rimorchiati da attaccare alle littorine, ma a volte anche alle 668, credo che fossero dei bagagliai, non ho mai approfondito. Le ultime littorine venivano agganciate a unità simili ma non motorizzate, mentre le 668 avevano dei rimorchi più piccoli gli Ln 64 o, di dimensioni uguali, gli Ln 882.

C'era poca frequentazione ad Asti, in quegli anni, delle OM 773 destinate ad altri servizi che da noi venivano svolti dalle 840. Qualche volta qualcuna arrivava in deposito ma si fermava dal mattino alla sera e poi se ne ripartiva ma intanto aveva lasciato la sua nota di colore bianco e rosso che non guastava.

Ci potevano essere divagazioni al di fuori del mio perimetro limitato circoscritto alle zone intorno ad Asti. Qualche gita in Topolino al Sestriere mi aveva permesso di vedere ancora circolare i treni della Pinerolo Villar Perosa mentre gite parrocchiali o scolastiche mi avevano portato a Stresa potendo vedere così la Stresa Mottarone, poi l'immane gita ad Oropa mi aveva permesso il piacere di osservare quella ferrovia in funzione. Indimenticabile poi la gita al santuario della Madonna della Guardia con percorrenza della guidovia. La felicità che provavo in quei momenti non mi portava neanche lontanamente a pensare che quelle cose non le avrei riviste mai più. Come la ferrovia Voghera Varzi d'altronde. Alcune gite in Liguria poi mi portavano a veder passare quei treni misteriosi con carrozze Roma Irun, Roma Port Bou, Amsterdam Borgio Verezzi, immane 431 trainavano convogli con carrozze di ogni tipo, francesi, tedesche, olandesi, cose impensabili nel mio piccolo mondo astigiano dove non c'era e non ci sarà mai questo respiro internazionale, mai un TEE è transitato da Asti, il respiro internazionale si limitava al Roma Express con carrozze Roma Calais e Parigi Napoli. La Liguria aveva su me bambino o adolescente un impatto emozionale immenso, ha scolpito caratteri indelebili in chissà quale cassetto del mio cervello e ogni tanto qualcosa viene fuori, qualche immagine della stazione di Savona Letimbro, treno fermo in attesa di andare a Lourdes, 432 con il suo camino sull'avancorpo che fuma, rumori assortiti e strani, il flop

prolungato del pantografo che si è alzato e ha toccato i fili, il treno che parte per posti lontani, chissà se un giorno li vedrò.

La stessa città di Savona dove i treni passavano ovunque esercitava un fascino che non è mai venuto meno, La mia personale capitale mondiale dei treni.

Arriva il 1960. Ho allora 14 anni. Arriva la corrente continua. Il Piemonte ferroviario entra a far parte dell'Italia. Io sono entusiasta, vedrò finalmente le gigantesche 428, le 636, le 424 fino ad allora viste su "voci della rotaia" o sui cataloghi Marklin, Fleischmann, Trix e Rivarossi, le mie uniche fonti di informazioni sul mondo dei treni. Ecco che giunge il progresso, era inevitabile e giusto.

Finisce per me, ma non solo per me, un'epoca. La mia preistoria finisce definitivamente qui, per sempre. A 14 anni non potevo prevedere che poi a 60 sarei stato pieno di nostalgia per quei tempi, non che li rimpianga, sarebbe stupido, ma che ne pensi con tanta nostalgia è più che normale. Nostalgia del mio essere così naif, di avere ogni giorno una novità, una scoperta e quindi tante, tante emozioni, e quindi nostalgia di quel mondo che è stato il mio sottofondo in anni così particolari.

Mi accorgo di aver detto troppe volte la parola nostalgia. Ma ci vuole, in questo caso è una parola dolce, che riporta a momenti magici, rumori, odori, situazioni di un bambino a cui guardo adesso con tanta tenerezza. Per le sue pedalate, per i suoi discorsi fatti da solo a spiegarsi questo e quello, ma anche per il coinvolgimento perpetrato a danno di amici e compagni a volte costretti a sentire discorsi appassionati su un mondo che neanche li sfiorava.

Finisce l'era del trifase e quindi con essa in poco tempo spariranno i suoi segni più caratteristici. Il doppio filo, le sottostazioni. Questi finiranno in pochi anni e se ne perderà il ricordo. Ma la trasformazione in corrente continua è solo l'inizio di un progresso inarrestabile che porterà ad altre soppressioni, i semafori ad ala, i posti di blocco, le cabine degli scambisti, la manovra a spinta.

Cose che rimarranno solo nella mente e in poche fotografie di quei pochi appassionati che allora avevano la macchina fotografica. Io non l'avevo.

Per chiudere questo periodo non si può non ricordare degli eventi esterni al mio microcosmo ferroviario e da cui avevo notizie frammentarie dai giornali o dai giornali-radio, come i grossi incidenti ferroviari di cui avevo sentito parlare. Vagamente, molto vagamente, un impressionante deragliamento sulle Calabro Lucane che portò alla revoca della concessione governativa alla Montecatini, non ancora Montedison e a uno strascico di polemiche vivissimo. Poi il disastro di Codogno, uno a Treviglio e uno a Monza, forse il primo gennaio 60, me lo ricordo perché il giorno dopo morì Coppi, un inizio anno veramente drammatico. Non pretendo di dare le cronologie giuste ma ci fu anche l'incendio a Bonassola del rapido Tirreno.

Questo quello che emerge dai fumi del passato, ricordi vaghi, vaghissimi. A mia insaputa, invece si perpetravano in quegli anni misfatti terribili, veri delitti contro l'umanità, cose da corte dell'Aia.

Le soppressioni della ferrovia della Val Gardena, della Cortina Dobbiaco, della Val di Fiemme, della Spoleto Norcia, oltre naturalmente della Biella Oropa, Stresa Mottarone, Pinerolo Villar Perosa e tante, tante altre. Un gruppo di politicanti terroristi se non di delinquenti puri che ha avuto il coraggio di sopprimere la guidovia della Madonna della Guardia e che ha dato danni irreversibili ad un patrimonio prezioso, inestimabile. Molte di quelle ferrovie non ho fatto in tempo a vederle, mi hanno rubato anche la nostalgia.

Per una settimana il cambio trazione è avvenuto alla stazione di Asti. Che per una settimana è diventata la mia seconda casa. Poi si è spostato ad Alessandria e lì c'è rimasto circa un anno.

In quella settimana Asti è stata la capitale del mondo.

I treni arrivavano da Torino con una, due a volte anche tre 626 che venivano portate via dalle trifase che poi le lanciavano sui binari lato Torino dove c'era la continua. Da Alessandria succedeva la stessa cosa, arrivavano le 554 che venivano prese dalle 626 che poi le lanciavano lato Alessandria. Non di rado partecipavano al gioco anche locomotive a vapore. Insomma un paradiso.

La "mia" stazione è in rettilineo, il lato Alessandria procede dritto per sei km, per cui i treni si vedono arrivare già da lontano, mentre il lato Torino è dritto per 400 metri circa poi, all'altezza



della fabbrica Saclà, quella delle olive, fa' una curva. Da questa curva spuntano i treni che provengono da Torino. Si potrebbe chiamare la curva delle olive o la curva Saclà, ma invece quella è la curva delle emozioni. Quando incominciava a suonare il campanello in stazione, sguardo fisso alla curva, non si sa mai che cosa spunterà.

Nella settimana che ho vissuto più in stazione che a casa, mentre c'era un trionfo di manovre e contromanovre, cambi di macchina, agganci, sganci, con tutto in movimento, decine di mezzi partecipanti, locomotive trifase, a corrente continua, trattori da manovra, vaporiere, più il solito traffico di littorine, da quella curva un giorno è spuntato il banalissimo diretto Torino Acqui delle 14,45 solo che era trainato da una cosa strana, stranissima. Si avvicina, è color castano isabella e verde, non ha pantografi, è una locomotiva Diesel da treno. C'è scritto Fiat, è un 341, diesel elettrico. Ci mancava anche questa per accelerarmi i battiti. L'indomani sono lì alle 14,45 per rivederlo, ma da quella curva spunta un'altra sagoma, è castano isabella, non è lo stesso di ieri, c'è scritto Ansaldo è un 342 diesel idraulico. Passa un giorno ancora, sono ancora lì, che cosa sarà oggi, Fiat o Ansaldo? Niente di tutto questo, dalla curva delle emozioni spunta un'altra faccia è un OM è un 342 anche lui. Purtroppo sarà l'unico esemplare costruito, credo, non ne ho più visti in giro da nessuna parte. Ma quel giorno l'ho visto, io c'ero.

Avevo, come ho detto, 14 anni. Un'età balorda, di transizione ma quasi cruciale per il futuro, un'età in cui si devono prendere decisioni che magari influenzeranno tutta la vita. Come tutti i quattordicenni di ogni generazione credevo di sapere tutto, di avere ormai in pugno la mia vita e il mio destino. I famigliari non capivano niente, i professori erano tutti imbecilli, perché dare loro ascolto? Un'età in cui si è circondati da amici e si è estremamente soli.

Forse ho avuto la fortuna di essere posseduto da questa passione, anche quella dei camion a dire la verità, che mi hanno tenuto compagnia quando ero solo, che mi hanno stimolato quando ero a terra, che mi ha dato emozioni che nessun'altra cosa poteva darmi

Mi hanno dato anche la curiosità e la voglia di sapere che conservo ancora adesso, non hanno permesso che conoscessi la noia e l'apatia e mi hanno troncato ogni stimolo di andarmi a cercare altrove quello che non trovavo. Che bisogno avevo io di drogarmi o di ubriacarmi?

Tra l'altro non ero un fanatico che pensasse solo ai camion e ai treni. Ero un discreto calciatore, mi stavo affermando nel basket, in atletica leggera avevo buoni risultati, stavo diventando un campioncino a bigliardo, correvo dietro alle ragazze, con poco successo. Non andavo benissimo a scuola, ma fra treni, camion, calcio, pallacanestro, ragazze dove trovavo il tempo di studiare?

Ritorniamo ai nostri treni. Quella primavera del 1960 è la linea di spartiacque tra l'antico e il moderno, l'inizio progressivo, lento ma costante di un progresso in ogni settore delle ferrovie.

Per cui io ero un quattordicenne già con mille ricordi e già con nostalgia. Un privilegio.

Ricordi di cose importanti ma anche di cose frivole, quelle che si dimenticano prima, come non pensare a quei casotti un po' staccati dove c'era scritto, a seconda dei posti, latrine, cessi, orinatoi, gabinetti e, in alcune stazioni più importanti e con più stile, ritirate?

Già ricordi dei giornalai e dei venditori di panini, birra, aranciata, gelati.

Di lì a poco spariranno gli spazi tra una rotaia e l'altra, quelli che provocavano il ta-tan ta-tan. Fortunatamente.

Sparivano cose brutte e antiche ma anche cose piacevoli, che magari potevano rimanere.

Le targhe applicate alle vetture con la Stazione di partenza e quella di arrivo ad esempio. Si sapeva da dove veniva un treno e dove andava. Torino PN Napoli C.le. Magari con la scritta in rosso Rapido. Oppure ancora con il nome del treno (treno del sole) con tutte le fermate intermedie.

Era un piacere, in una stazione dove magari si arrivava la prima volta dare un'occhiata al posto dove queste targhe erano ricoverate, si scoprivano cose meravigliose. Freccia dei due mari Ancona Livorno, Freccia del sud, Tigullio, Freccia orobica. Un manuale di geografia a disposizione di tutti, una scrittura del nostro paese visto dalla rotaia. Un'Italia in qualche modo diversa, persino più vera di quella studiata a scuola. Torino Roccella Ionica. Favoloso.

Adesso passa un treno e non si vede da dove arriva e dove va. Manca qualcosa. Non bastano le ridicole voci di annunciatori da laboratorio, con disprezzo totale della punteggiatura. Qui devo proprio dirlo a chiare lettere: che nostalgia per quegli altoparlanti da cui uscivano le voci di

capistazione con forti inflessioni dialettali che ammonivano ad allontanarsi dal terzo binario, treno in transito. O di una simpatica signorina che “comunicazione di servizio, verificatore al binario dieci.” Da un treno Torino Roma si potevano sentire almeno 4 dialetti con almeno dieci inflessioni dialettali diverse. Sempre piemontese ma che differenza tra Torino e Alessandria, passando per Asti.

Cose simpatiche e cose antipatiche, erano il mondo delle ferrovie del cosiddetto “periodo d’oro”, magari non da rimpiangere ma certamente da ricordare.

Dopo una settimana di delirio, tutto il circo si spostava da Asti ad Alessandria e là ci sarebbe rimasto per circa un anno.

E’ là che per un po’, il sabato pomeriggio io mi spostavo per essere ancora spettatore diretto dello spettacolo.

Uscita dalla scuola, pranzo velocissimo e via alla stazione per salire su un locale che mi portava ad Alessandria dove rimanevo un pomeriggio intero.

Non credo ci sia stata mai al mondo una stazione così variegata come Alessandria.

Intanto lì la corrente continua c’era già, sulla linea per Mortara Novara, poi c’era la trifase, poi il diesel e il vapore.

Dal binario uno partivano, lato ovest i treni per Mortara con le 424 in testa, ma anche i treni per Pavia con le ALn 990 e non basta c’erano anche treni Alessandria Novara Luino con le ALe 623, le varesine. Ad un certo punto della giornata dal binario uno partivano due treni per Milano. Uno in un senso, a corrente continua, Alessandria Mortara Milano PG e l’altro in senso opposto, trifase, Alessandria Voghera Milano. Nel pomeriggio arrivava anche il favoloso Riviera Express da Novara con le carrozze provenienti da Olanda e Belgio e dirette in Liguria, riviera di Ponente. Sui binari centrali gran movimento di treni con cambio trazione, un’orgia di 626, 428, 431, 432, 554 mentre le 840 passavano indifferenti a tutto quel trambusto.

Sui binari più lontani continuava imperterrita la trifase per Ovada, per Acqui mentre per Nizza c’era gran movimento di “littorine” e di 668 ma non mancava l’immane 640 con le sue Corbellini per un treno che andava fino a Cavallermaggiore.

Un ferroviario non poteva chiedere di più. Man mano venivano radiate tutte le locomotive trifase più vecchie, le 330, 331, 333, le 550 e 551. Molte venivano accantonate ad Alessandria, nella zona accanto al dopolavoro. Ah, avere avuto la macchina fotografica allora...

Ci sono rimaste parecchio prima della demolizione. Rimanevano così in esercizio solo più le 431, 432 e 554. Ma anche le 640 e le 743, che fumavano nel deposito. Le 743 assicuravano un treno merci al giorno per gli stabilimenti Cinzano ed erano quanto di più spettacolare ci possa essere. Dalle parti di Santo Stefano Belbo la strada costeggiava la ferrovia e dall’auto si sarebbe potuto parlare con il macchinista.

La stazione di Asti e il suo deposito rimanevano il mio punto di riferimento principale per ricercare emozioni e queste non sono mai mancate. Certamente le vacanze scolastiche agevolavano il movimento e la frequentazione e proprio estivi sono i ricordi più intensi di quel periodo.

Una mattina grigia, piovosa, quasi autunnale. Incomincia a suonare il campanellino senza che nessuno annunci niente. Sarà il solito merci, con la solita 626. Ma dalla curva delle emozioni sbuca una fumata nera, due fumate nere. La bandiera del semaforo è abbassata, c’è il verde, il treno non si fermerà. Direttissimo Torino PN Venezia SL, doppia trazione di 685, passa fischiando e sbuffando col suo traino di carrozze AZ e BZ e i suoi bagagliai. Lo vedo sparire nella pioggia, sono sopraffatto. Non mi sono ancora rimesso dallo choc, che il campanellino suona. Nessun annuncio.

Il cuore batte a mille. Sempre da quella curva un’altra fumata. Questa volta il treno si ferma davanti a me: locomotiva 685S con 5/6 carrozze. Torino Trieste rapido. “il treno in sosta sul binario due non effettua servizio viaggiatori da Asti neh” dice l’altoparlante.

La pioggia si prende anche questo. Dovrei andare a casa, ma indugio. Campanellino, fumata, doppia trazione di 743 con treno merci. C’era stata un’interruzione tra Vercelli e Novara e i treni Torino Milano venivano deviati via Alessandria Mortara Novara. Sono rimasto altre due ore, ma il momento magico era finito lì. Ma che momento.....

E' una sera d'estate, gli amici sono tutti in vacanza, i cinema sono chiusi. Chiunque altro si sentirebbe solo e non saprebbe che cosa fare. Per me non è un problema, invece. Dopo cena vado alla stazione, oltretutto dalle nove alle undici c'è un passaggio considerevole, ci sono i treni che vanno al sud e i merci non mancano mai. Viene annunciato il Treno del Sole, sono seduto in fondo alla stazione lato Alessandria. Mi aspetto la solita 428 chiedendomi di che serie sarà, questa sera. Prima, seconda o addirittura terza, con gli spigoli arrotondati?

Siamo all'imbrunire, non è ancora completamente buio, ci sono i grilli, li sento ancora adesso, quante emozioni hanno diviso con me, anzi quante emozioni ho diviso io con loro.

Dalla curva proprio delle emozioni spunta qualcosa di insolito. Non è una 428, neanche una 636, non riesco a vedere bene, si avvicina, ma dai è una locomotiva francese, come quella che ha battuto il record di velocità, ma come può essere, eppure mi sembra che sia verde bicolore, è proprio lei, ma no, non può essere...L'avvicinamento alla stazione è interminabile, nella semi oscurità non riesco a capire, faccio mille congetture, lei si avvicina. Si ferma davanti a me. C'è scritto 646.

Bella, meravigliosa, stupenda, che altro dire. E' bicolore ma verde e grigio, è un capolavoro. Non è francese, è proprio italiana, come sono orgoglioso e contento.

Perché quel verde e quel grigio non sono stati conservati? Non riesco a vederla con altri colori e soprattutto quelli di adesso, non tanto perché siano bruttissimi ma perché lei è uguale agli altri. Una regina trattata come una serva. Le hanno tolto i suoi vestiti e i suoi gioielli, quelle modanature magari un po' kitsch ma quanto spettacolari. Ma questo è l'aspetto triste, così come vederla trainare carrozze a due piani per i treni suburbani in colori che la mortificano. Un po' come vedere le 428 trainare i merci. L'aspetto bello però sono le migliaia di treni che le ho visto tirarsi dietro, con la sua imponenza ed eleganza, da quella sera con i grilli.

Intanto cresciamo insieme, io e le ferrovie. Scompare la palificazione trifase, le rotaie vengono saldate, le littorine man mano se ne vanno alla demolizione, tutto è in evoluzione, bella e promettente. Le 840 vengono affiancate dalle 540 nelle loro due versioni, l'ultima delle quali è veramente elegante. C'è un bel fermento nelle FFSS mentre tutto intorno trama per metterle in un angolo e magari chiuderle.

Sempre la bici mi porta qua e là a vedere treni e camion, il periodo è veramente d'oro sia per gli uni che per gli altri. La mia frequentazione alla stazione di Asti è sempre molto assidua, le cose da vedere sono ancora tante. L'accelerato per Chivasso con la 640, le carrozze CIWL dei treni notturni, una 773 che verso le sette di sera arriva da Alba e poi riparte alle otto, mai la stessa, può essere bianca e rossa, bianca e verde, bianca e blu o grigio chiaro e amaranto, o ancora nei colori delle 668 dell'epoca, blu e avorio con striscia rossa, sempre un bello spettacolo.

La presenza delle 646 è assidua ma ogni volta per me è come fosse la prima, non mi stuferei mai.

Una delle solite domeniche d'estate da solitario prendo il mio bel treno e vado a Torino Porta Nuova in cerca di divertimento. Lo trovo, naturalmente.

La relazione Torino Lione con automotrice francese, il treno a materiale ordinario Torino, Chambery, Culoz, Ginevra e tante altre cose. E' in quella giornata che scopro la 540 nella sua ultima versione, ma è sui binari per Milano che ho la visione. ALe 601. Altro splendore. L'erede degli ETR, anche nel colore. E' in partenza un rapido per Milano con questo materiale. Nel binario vicini c'è un Etr 220 appena arrivato dalla stessa città. Hanno gli stessi colori, quei bellissimi grigio e verde purtroppo anche loro abbandonati.

Adolescenza felice, dal punto di vista ferroviario, così come lo era stata l'infanzia. Densa di ricordi la seconda, ed anche di nostalgia, promettente e in fermento la prima, piena di scoperte e di novità da far pensare ad un futuro radioso. A mia insaputa, però, c'erano dei cervelli che lavoravano instancabilmente per rovinarlo questo futuro. Su "Voci della Rotaia", che continuavo a leggere e che era la mia fonte culturale primaria era apparso un articolo che parlava di un certo Becham o qualcosa di simile, ministro inglese dei trasporti che si era messo con vigore a tagliare i "rami secchi". Era la prima volta che conoscevo questa definizione e non immaginavo quante assurde distruzioni avrebbe portato in seguito. Allora ero giovane, non avevo nessuna forma di realismo o pragmatismo per cui davo poco peso a segnali che invece andavano interpretati in tutta la loro drammaticità. Ma comunque i tempi tristi sono ancora abbastanza

lontani, anche se il terreno della stupidità e dell'autodistruzione era già stato abbastanza concimato e arato, molto era già stato anche seminato. In molti casi c'era già stato anche il raccolto. Non avevo tempo di stare lì a pensare, ne avevo appena per bearmi di quello che avevo intorno.

Treni castano isabella, 646 verdi e grigie, 601 verdi e grigie anche loro, 668 gialle e verdi o blu, avorio e rosse, 773 di tre o quattro colorazioni diverse, persino le 803 avevano il loro colore caratteristico. Le FFSS erano una primavera.

Nella primavera della mia vita mi diploma, mi fidanzo, prendo la patente, lavoro e infine, nel 1966 vado a militare. Destinazione Orvieto per il CAR: primo lungo viaggio in treno della mia vita, prima volta che supero Livorno come distanza. Asti Firenze, due ore di sosta a Santa Maria Novella per vedere un mondo assolutamente nuovo per me, il mondo dei rapidi Milano Roma, degli elettrotreni, degli ETR 220, ma anche delle elettromotrici 883, 790, che avevo visto solo poche volte ad Alessandria. In quelle due ore però il Settebello ha avuto il buon gusto di arrivare per farsi vedere da me che l'avevo visto solo sulle pagine di Voci della Rotaia.

Ma anche su quelle della "Vie du Rail" che avevo conosciuto tramite la consorella italiana ed alla quale ero riuscito con grande fatica ad abbonarmi, per poi abbonarmi anche a La Vie du Rail outre mer e a Via Libre, quella spagnola. Ero anche venuto in possesso di un preziosissimo "Ferrovie nel mondo" di Robert, un volume al quale ho consumato le pagine a forza di leggerlo, che è stata la mia prima vera fonte autorevole di cultura ferroviaria totale. La mia biblioteca comprendeva anche un favoloso manuale sulle automotrici termiche italiane che mi aveva procurato un mio coetaneo che era andato a fare, fortunato lui, il macchinista.

Lì a Firenze vedo finalmente tante cose uscire dalle pagine delle mie riviste e materializzarsi davanti a me. Dimentico persino che ho davanti 15 mesi di naja, e che da stasera sarò un granatiere di Sardegna. Un diretto mi porta da Firenze ad Orvieto sulla mitica, per me, Firenze Roma, la più importante arteria ferroviaria italiana. La mia caserma era situata proprio sulla rocca che domina la pianura sottostante e nei due mesi di CAR ho passato tante ore di libera uscita in un angolo della caserma da dove guardavo passare i treni, con tanto magone. Ogni treno verso nord poteva potenzialmente portarmi a casa mia. Ma non è successo.

Finito il CAR devo andare a Lecce per imparare a guidare il carro armato. Trasferimento in treno. Orvieto Roma. Roma Aversa. Sosta di due ore in questa città e poi treno per Benevento. Attesa in stazione e finalmente si sale su un treno. Mi sveglio poco oltre Foggia, sono in un mondo solo studiato a scuola, scopro l'universo, arrivo a Lecce. Ci arrivo trainato da una 341 lì non c'è elettrificazione. A Lecce rimango due altri mesi: non riesco ad avere un giorno di libera uscita perché sono sempre punito. Però tra le varie forme di punizione c'è anche il servizio di cucina che mi obbliga anche a scarrozzare su un camion per andare a caricare le provviste. La mia caserma è vicina alla stazione e per andare in centro c'è un passaggio a livello da superare. Dal cassone del camion scopro le ferrovie del Sud Est, nessuno me ne aveva mai parlato. Automotrici imponenti, verdi e grigie a strisce, alcune però tutte verdi, di un verde molto scuro, credo che si chiamassero AD60 e AD80 ma non sono sicuro. La mia cultura ferroviaria si sta espandendo molto e ne sono felice.

Finito il corso divento pilota di carro armato e me ne vado a Civitavecchia al I reggimento Granatieri di Sardegna, IV Battaglione motorizzato. Per quasi un anno ritorno sulla mia linea ferroviaria, la Torino Genova Roma che allora veniva ancora usata molto intensamente per i passeggeri e per i merci, al contrario di adesso, usata solo per i regionali.

I treni sono gli stessi che vedevo a casa mia, con una simpatica eccezione, il raccordo con il porto e con i traghetti per la Sardegna, raccordo esercitato a vapore da, se non ricordo male, locomotive 645. Poche licenze ma piacevoli perché percorrevo quasi tutta la "mia" linea da Civitavecchia ad Asti anche se quasi sempre in notturna su un treno che mi faceva scoprire stazioni come Talamone, Alberese, posti mai sentiti e ora divenuti familiari, mentre sempre piacevole era sostare a Livorno, Pisa, La Spezia nel cuore della notte, assistendo a manovre di merci appassionanti.

Poi le due Genova, con vista sui transatlantici che apparivano subito all'uscita da Piazza Principe, la Raffaello, la Michelangelo, la Cristoforo Colombo. Questo dopo aver passato le

innumerevoli gallerie del Levante, le cinque terre con i loro fugaci ma meravigliosi scorci panoramici notturni. I Giovi e poi la mia cara adorata nebbia padana appena albeggiava.

Essendo Granatiere mi spettavano molti servizi di rappresentanza e ho dovuto girare l'Italia in lungo e in largo ma quasi sempre di notte. Due trasferte però mi sono rimaste particolarmente impresse. Quella in Sicilia, dove il mio reggimento era stato chiamato per effettuare l'ordine pubblico in occasione delle elezioni regionali del 1967. Io ero stato assegnato a Catania.

Una tradotta ha portato tutti noi da Civitavecchia e Roma in Sicilia e, ovviamente mi ha dato occasione di percorrere tutta la linea tirrenica calabra, di prendere il traghetto e di percorrere il tratto da Messina a Catania. Un percorso ferroviario da favola non fosse altro che per i panorami ma anche per il materiale visto in circolazione. Niente di particolarmente diverso da quello a cui ero abituato, ma una 636 vista a Taormina è diversa da una 636 vista a Villanova d'Asti.

Poco prima di entrare in stazione di Catania la mia tradotta, sulla quale ero da più di 24 ore si ferma per dare una precedenza: è un merci a vapore quello che arriva, la locomotiva è come la 743 ma ha un fumaiolo solo. Ecco la mia prima 741. Forse viene da Caltagirone, ma non ne sono sicuro. Per me viene direttamente dal paradiso, dalla stazione di Paradiso Scalo.

Sono di servizio in una scuola dalle parti dello stadio Cibali e così ho anche la possibilità di vedere le littorine della Circumetnea passare in città, mica male.

Quando partiamo per il campo estivo devo caricare il mio carro armato sul treno che ci porterà ad Avezzano per cui passo una giornata allo scalo merci di Civitavecchia dove sono accantonate parecchie locomotive a vapore per me sconosciute, mi pare che fossero 645. Una giornata faticosa ma vissuta accanto ai treni da e per Roma e non sono stati pochi. Sarà poi una 636 a portarmi nella Marsica a sparare tra le montagne, anzi sotto il monte Velino. Poi ci sarà il congedo. Comunque 15 mesi non proprio buttati via.

Torno a casa, sono maggiorenne, ho la patente, non un soldo perché ho perso il lavoro a causa del servizio militare, ho la ragazza. Dopo sei mesi di disoccupazione mi viene comunicato che ho vinto il concorso a cui avevo partecipato appena congedato. Vengo assunto dalla banca dalla quale me ne verrò via dopo 37 anni di lavoro. Devo andare a Torino: inizia il mio periodo di 8 anni di pendolarismo Asti Torino e viceversa. Croce, molta croce e delizia, poca delizia, solo quella data da un contatto quotidiano con i miei amici treni e con la stazione di Porta Nuova.

Non esistevano treni per pendolari sulla tratta Alessandria Torino, si doveva prendere o il diretto da Roma delle 7 o il DD da Lecce delle 7,19 o il DD da Roma delle 7,32. Ritardi, ritardi, ritardi, ritardi. Il 90 per cento delle volte arrivavano in orario ad Asti e poi stavano fermi 20 minuti tra Lingotto e la strettoia di corso Sommeiller e si arrivava al lavoro in ritardo. Però capitava che a volte avessero già ad Asti 40 minuti di ritardo. O niente o 40/60 minuti. Gli unici treni definiti per pendolari erano quelli legati ai turni Fiat, ma erano treni per pendolari solo perché fermavano in tutte le stazioni. Il materiale erano le centoposte o le Corbellini, sempre sedili di legno però. Il Piemonte non ha mai avuto in quegli anni materiale idoneo al pendolarismo, persino in Turchia c'erano i treni appositi, in Piemonte no.

Però otto anni di frequentazione di Torino PN sono stati favolosi, tante sono state le cose che ho potuto vedere e godere. Le carrozze francesi dei treni Torino Parigi o Torino Lione, le 461 in prova con i treni per Bardonecchia, dove praticamente non arrivavano mai senza "riserva" perché proprio in montagna non ce la facevano, gli ETR 220 da e per Milano, ma a volte anche l'Arlecchino, il Rapido Torino Savona Ventimiglia trainato da una 345 per evitare il cambio trazione a Carmagnola, la carrozza Torino Togliattigrad agganciata ad un diretto Torino Trieste che fermava anche a Saluggia e Livorno Ferraris. Il TEE Mont Cenis con le Breda 448 e poi i rapidi, tanti rapidi, i treni più belli. Il costeggiare ogni mattina lo scalo Lingotto, stracolmo di vagoni merci e pullulante di 234 e 245 da manovra, la sosta quasi ogni mattina all'altezza del Deposito locomotive, con tante 646, 636 ma anche automotrici 772, 773, la squadra rialzo, con tante vetture ferme. Chissà quante altre cose che adesso non ricordo neanche più. I mezzi della Satti che, partendo da un deposito in via Giordano Bruno, assicuravano il raccordo To Smistamento con Fiat Mirafiori con un locomotore elettrico che chiamavano coccodrillo per la sua forma, un Truman che effettuava il raccordo con Torino Vanchiglia, e tante, tante altre cose.

Aspettavo la lettera di assunzione e non arrivava, allora un lunedì mattina prendo il treno e vado a vedere come mai. Sul treno incontro un mio vecchio amico appassionato di treni e grande fermodellista. Parliamo di treni e quando scendiamo mi porta in una libreria vicino alla stazione dove compro il mio primo libro di treni dopo quell'unico che avevo già. E' un libretto inglese sulle locomotive a vapore del Regno Unito. Per me è una meraviglia, ed è il primo di una serie che non finisce mai, ho poi scoperto la libreria Zanaboni, dove ho lasciato interi stipendi.

Quel pomeriggio mi fermo a Torino e prendo servizio, perché ero assunto e la lettera era già stata spedita ma l'ho trovata poi alla sera quando sono tornato a casa.

Ho lavorato per otto anni, 1968 - 1976 a Porta Palazzo, crocevia di tram e non distante da Porta Susa e da Ponte Mosca, capolinea della Torino Ceres. Non ho mancato di andarci, quando l'intervallo pranzo era ancora di due ore e così ho potuto vedere i vecchi locomotori elettrici della ferrovia di Lanzo e le automotrici della canavesana. Persino in via Fiocchetto sono andato, là dove c'era il capolinea delle tranvie extraurbane, solo che ora c'erano solo più autobus, anche se la struttura era rimasta intatta.

Poi, tanta Porta Nuova, stazione dalla quale ho osservato, vivendola in prima persona, l'evoluzione o l'involuzione delle FFSS a volte soffrendone, a volte gioendone. Il più delle volte soffrendone, perché otto anni di pendolarismo ti fanno vedere quotidianamente tutte le magagne e le irritanti mancanze di un'azienda che era stata un vanto e che adesso sta dilapidando un patrimonio di professionalità che comunque i suoi dipendenti conservano, oltre ad un marcato spirito di corpo, cosa che doveva essere il trampolino per un rilancio reale del mezzo ferroviario, ma così non è stato anche grazie ad un ostentato e quasi superbo disprezzo dell'utenza.

Parliamo di treni, che è meglio, e parliamo di come non siano stati rispettati neanche loro.

Cominciamo però dalle cose belle, perché ce ne sono state, non si può negarlo.

Nasce la 444, la Tartaruga. Uno dei primi servizi a cui fu assegnata fu il Palatino, il treno di sole carrozze letto da Roma, e in seguito anche Firenze, a Parigi, con sola fermata a Torino almeno in Italia. Per vedere la Tartaruga ferma ho dovuto restare fino alle 2 del mattino a Porta Nuova e finalmente ho potuto venerarla da vicino. Poi fu assegnata a quasi tutti i rapidi e poi ancora, scioccamente, ai vari Treni del Sole e dell'Etna, quei direttissimi pesanti alle quali non era adatta, col risultato che otto volte su dieci si piantava sui Giovi e chiedeva riserva. Cose da FFSS.

Cominciava comunque a spirare il vento della decadenza, che dapprima si manifestò come un tenue venticello per poi crescere sempre più fino a trasformarsi in un uragano che ancora non si è placato.

I treni cambiano nome, gli accelerati diventano locali, i diretti spariscono per riapparire poi come interregionali, i direttissimi sono espressi, i rapidi tengono ancora un po' per poi diventare intercity, è iniziata l'era dell'eufemismo dove si è convinti che cambiando le parole si cambi la sostanza.

Per il momento poco male, il male comincia quando qualcuno pensa di cambiare i colori. Qualcuno evidentemente molto malato, perché il castano isabella viene sostituito da un grigio oltre cortina di ferro, un colore che metteva tristezza solo a vederlo, che non era accettabile neanche per i vagoni merci. Vedere una splendida 646 trainare un treno grigio polonia era una vera tristezza. Su "Voci della rotaia" era appena apparso un articolo che parlava di come un'inchiesta a livello europeo avesse accertato che il "look" faceva aumentare l'utenza, un "look" allegro e vivace faceva vendere più biglietti. Infatti...

Quando però si aggiunse per gli intercity quella fascia avorio devo dire che il brutto anatroccolo si trasformò in cigno, vennero fuori vetture di un'eleganza strepitosa, e intercity veramente belli, forse i più eleganti che abbiamo mai avuto.

Ma la mente malata era ancora lì perché inventò il rosso fegato o più propriamente il vomito di ubriaco "gumiteira ad ciuc", forse il punto più basso prima di quello attuale mai raggiunto dagli stilisti delle nostre ferrovie. Poi uno strano miscuglio di color caghetta con bande arancioni e viola accompagnata dalla delittuosa decisione di voler colorare così anche le locomotive. Fu così che furono umiliate le 428 e le 646, le nostre regine mentre le 424 divennero degli ibridi

arlecchini grigi, rossi arancioni. Si salvarono, fortunatamente le neonate 656 e le 444 nel frattempo abbellite nella forma anche se troppo simili alle loro consorelle tedesche. Nelle serie successive furono ancora modificate e colorate diversamente, ma questa volta con molto decoro ed erano decisamente belle, e così sarebbero dovute restare mentre adesso hanno gli stessi colori dei "Minuetto". Un colore che comunque va bene se deve ospitare i graffiti trogloditici che ci tocca sopportare. Le 646 ora sono colorate come un treno ospedale e quasi non si riconoscono più. Maledetti voi, per sempre.

Nel 1969 mi sposo e, in Fiat 500, faccio il giro d'Italia tutto lungo le coste, scendendo da Rimini fino a Lecce e oltre, poi costeggiando lo Ionio fino a Reggio e poi risalendo fino a Genova. Rimane esclusa solo la Sicilia, sarà per l'anno dopo. Scopro un mondo che ignoravo, e a volte riscopro un mondo che credevo scomparso. Da Asti a Rimini faccio solo chilometri senza indugiare nelle città che attraverso, ma da Rimini in giù è tutta una sorpresa e, il più delle volte, una meraviglia. Intanto tutte le linee di raccordo tra la costa e i capoluoghi dell'interno sono esercitate con le 556 Breda, da noi praticamente scomparse. Fano – Urbino, Porto Recanati – Macerata, Porto d'Ascoli – Ascoli, Giulianova – Teramo

tutte con quelle deliziose automotrici. Alla stazione di Termoli ci sono gli automotori 206/207, le "sogliole" mentre a San Severo prendo contatto con le Ferrovie del Gargano.

Che ritroverò in linea a Rodi Garganico, a Peschici e altrove lungo il percorso che faccio per ammirare questo splendido pezzo di Italia. Alla stazione di Bari è un trionfo per le ferrovie del Sud Est così come lo sarà a Lecce. Finalmente a Lecce posso vedere quelle automotrici da vicino, oltre che dal cassone di un camion. E' un sogno.

La strada lungo lo Ionio è quasi tutta parallela alla ferrovia e così tante volte mi affianco o incrocio treni trainati dalle 341, prima e seconda serie, quelli della prima serie non li avevo mai visti prima di fermarmi alla stazione di Sibari. A Crotone e Catanzaro Lido prendo contatto con le Calabro Lucane, per ora solo con dei ruderi accantonati, in seguito il contatto sarà più produttivo.

A Cosenza è un trionfo, Calabro Lucane in quantità, poi la 981 a vapore per Paola, le automotrici Raln sempre della vecchia linea di Paola, un giro nella Sila produce emozioni a non finire nell'incrociare automotrici Breda delle C.L. sia a San Giovanni in Fiore che in altri paesi.

Il deposito di Paola al quale ho accesso grazie alla gentilezza del capo deposito mi offre 740, 741 e 743, risalendo l'Italia vedo altre Breda 556 ad Avellino, solo per evidenziare le cose più clamorose, ma tutto il giro mi dà una panoramica esaltante su tutto il materiale dell'epoca.

Il successivo giro dell'anno dopo, nel 1970, mi regala forse ancora più emozioni, dalla 740 in stazione di Marradi alla 342 di Borgo San Lorenzo, poi un excursus fantastico sulle Mediterranee Umbro Aretine, con in primo piano la stazione di Terni, dove ancora il vapore è vivo sulla linea per L'Aquila, ed è proprio ad Antrodoco che incrocio un merci con 740 in testa assieme ad una D341 e una 740 in coda. Ancora vapore a Cassino e poi ancora tante Calabro Lucane compreso un merci a vapore a Lagonegro dove è in costruzione il viadotto dell'autostrada, il merci fa servizio proprio per questo. Sicilia con particolare rilievo alla Porto Empedocle Castelvetro, anche qui un merci a vapore. Poi tante OM 990 sulla Palermo Trapani e tanto altro ancora.

Sono anni dove mi muovo parecchio andando alla ricerca di tutto quanto possibile, intanto comincio a conoscere Italmodel, la rivista del Dott. Brianò che mi apre gli occhi su tutto quanto è possibile aprirli. Comincio a girare anche all'estero, il primo viaggio lo faccio con il Gruppo Torinese amici della Rotaia ed è a Modane, dove ho modo di apprezzare le locomotive "Maurienne" dalle sigle impossibili come 1ABBA1 2CC2 e altre, poi seguirà la Svizzera con il deposito di Bellinzona dove c'è il Coccodrillo e anche ci sono due 8/14 le enormi snodate per la linea del Gottardo.

Mi fermo un attimo a ripensare a quei cinque - sei anni fino a oltre la metà degli anni 70 e mi sembra impossibile che ci siano stati veramente, mi chiedo a volte se non siano stati un sogno, che non siano stati "grilli" nella mia testa. Da un lato il profondo rammarico che quel tempo sia svanito e la frustrazione nell'essere consapevoli che non può più tornare, nemmeno per un giorno. Dall'altro lato la gioia di averlo comunque vissuto e di essere stato testimone oculare e partecipe di quel momento e quindi di volerlo ricordare nei minimi particolari, persino di

raccontarlo, anzi di raccontarmelo perché probabilmente interessa solo a me così posso crogiolarmi nella mia stupenda nostalgia. Un desiderio di ricordare tutto, nei minimi particolari, non lasciare niente indietro perché ogni cosa è stata ed è preziosa, devo dipanare quella gran massa di pensieri che ho e riordinarla, quasi come un pignolo archivistica, perché niente vada perso, neanche il più piccolo particolare.

Mi sforzo, ci provo. Cominciamo dal vapore. Considerando anche che ora ho il supporto delle fotografie, che aiutano tanto a fare chiarezza e ordine nella mente.

Intanto a casa mia continuava ad esserci la corsa per Chivasso con la 640 ma continuavano i treni Alessandria Alba Cavallermaggiore con le 640 e la 743 faceva sempre il merci per Bra. Però a Verona ho visto una 625 in partenza per Mantova con quattro carrozze passeggeri, a Piadena vedo più volte una 640 o 625 del treno Brescia Parma, a Mantova stessa vedo tante 643 che vedo trainare merci tra Mantova e Cremona e Cremona Pavia, sulla cui linea vedo e fotografo anche una 685 con treno passeggeri, cosa che si ripeterà anche alla stazione di Cremona.

Tante 741, oltre alle Breda 556 sulla linea della Val Pusteria, ma 940 in Valsugana e, naturalmente in Garfagnana, e, rimanendo in Toscana, una 736 in manovra a Livorno. Sto parlando solo di vapore funzionante e in servizio, non di locomotive accantonate.

Questo in Italia. Ma ho visto in quegli anni tanti pennacchi in Germania, sia merci che passeggeri, a Kassel erano a vapore i treni per pendolari, mentre in Austria il vapore non faceva neanche notizia, a Linz, Klaus, Leoben, più le ferrovie minori. In Ungheria sono stato nel '70, nel '71 e c'era più vapore che altro, in Finlandia c'erano le locomotive a legna, dal grande fumaiolo come quelle del Far West, in Polonia e Russia quasi quasi non ci facevo neanche più attenzione.

Vapore in Jugoslavia sia a nord che a sud, e ancora bellissime vaporiere in Bulgaria e un trionfo in Turchia, specie a Sivas, merci e passeggeri, a Smirne, e nel 1984 l'ultima locomotiva funzionante da me filmata a Kayseri. Anche in Cina nel 1978 ho visto belle vaporiere in esercizio. In Portogallo ho fatto in tempo a vedere i treni a vapore della valle del Duero

Ho visto circolare le E326, anzi a Verona ci sono anche salito sopra. Rimanendo nello straordinario ho visto le Breda 556 delle Ferrovie Venete, addirittura una della primissima serie. Poi ho visto un locale Novara Domodossola trainato da una Truman, tanto per ricordarsi delle cose più eclatanti assieme a tutto il materiale TEE, sia diesel che elettrico.

Dal 1969 faccio foto e più tardi anche film in super 8 per poi passare alla telecamera. Non c'è più bisogno di frugare nei cassetti della memoria e neanche di mettere ordine, è già tutto ordinato e messo a posto. Poche sono le cose che ho visto e che non ho potuto fotografare e ho cercato di ricordarne alcune qui ma certamente ne dimentico altre.

La mia preistoria ferroviaria finisce proprio nel 1969, è la parte non documentata e dopo comincia la storia, quella ampiamente corredata di foto e film. Intensa la prima come la seconda, ma se per la parte documentata basta mettersi a guardare foto e film fatti in ogni parte del mondo per quella prima bisogna concentrarsi e lasciare andare la memoria a scavare in ogni anfratto della mente. Se è facile rivedermi un filmato girato in Australia non lo è altrettanto rivivere una scena vissuta in quel mio piccolo mondo fatto di pochi chilometri, qui nell'astigiano. Un mondo piccolo, limitato ma enorme per le emozioni che mi ha dato e che sono diventate un mio patrimonio personale, un mio "tesoretto" a cui di tanto in tanto attingo e che a volte riesco persino ad accrescere quando nuovi ricordi saltano fuori da chissà dove.

Una preistoria struggente e maledettamente bella ma anche la storia è stata fantastica nella sua parte antica e poi anche nel medio evo. E' l'età moderna che non regge il paragone.

Ma questo non è un racconto di amarezze, per cui mi limito ai tanti rimpianti per quello che non c'è più e alla rabbia per quello che potrebbe essere e non è. Tenendomela dentro e facendomene una ragione. Ho tante cose belle a cui pensare e da rivedere.

E' sempre una grande gioia pensare a quei grilli...