

## I.

Aveva lasciato senza rimpianti il mondo dei putti, le sculture, gli stucchi, gli elementi floreali e faunistici, i marmi decorati con volute e ghirlande. Associava il barocco siciliano all'incantesimo del fascismo, alla mafia che gestiva l'acquedotto tramite la politica; la mafia toglieva l'acqua e si ripresentava premurosa con l'autobotte, per rivendere la stessa acqua sottratta, poi conservata in un pozzo entro cui specchiarsi per gioco, con il rischio di precipitare.

Non voleva finire come suo padre, piccolo agricoltore in difficoltà economiche, nonostante le terre trabocassero di carrubi e i frutti spiccassero sui rami; baccelli all'inizio verde pallido e poi, giunti a maturazione, raccolti e stoccati dentro un magazzino, migliaia di baccelli simili al cuoio, dall'odore inebriante; ma nessuno voleva mangiare carrube, le carrube sfamavano animali, soprattutto cavalli, non erano ancora i frutti con cui oggi si curano le gastroenteriti dei neonati o si ricava una farina adatta anche ai celiaci.

Mio padre si era trasferito da solo a Milano, aveva preso la patente grazie all'esercito, dieci anni dopo la fine della Seconda guerra mondiale era diventato autista per l'Atm, da lui chiamata l'Azienda. Nel 1956 l'Atm chiudeva una tratta extraurbana di tram elettrici, mezzo secolo prima aveva inaugurato il trasporto di tram a cavalli, poi i cavalli

erano stati uccisi al macello; invece i tram elettrici, sostituiti dagli autobus, finivano soltanto in deposito.

Mio padre si era offerto come autista per quella tratta extraurbana; i pullman, lunghi una ventina di metri, erano piú grandi di quelli cittadini. Doveva guidare rasente al Naviglio Grande, diciotto chilometri a sudovest di Milano.

Era uscito ancora celibe e ragazzo in bicicletta, presentandosi davanti a una porta di ferro, dietro la quale lo attendeva il capomeccanico. Temeva che un qualsiasi impiccio ritardasse la partenza della prima corsa, sarebbe arrivato in anticipo per tutta la vita: al lavoro, ai riti dei giorni di festa, alle visite mediche in ospedale.

Adesso, al posto di quella minuscola officina, c'è un anfratto di quindici metri quadrati, senza porta di ferro, un angolo aperto ventiquattro ore al giorno, in cui spiccano come tesori le merci videosorvegliate – snack, merendine, patatine, lattine di bibite – dei distributori automatici utilizzati per lo piú da arabi.

Ma nel 1956 la rivendita automatica era un luogo di lavoro riscaldato da una stufa a legna; c'erano pinze, tenaglie, ogni tipo di cacciavite, un pannello di legno appeso al muro dove agganciare le chiavi degli autobus. Gli autisti avevano acceso i motori diesel per scaldarli molti minuti prima della partenza. Gli autobus non avevano il sistema sbrinante, i tranvieri scioglievano il ghiaccio sul parabrezza con uno strofinaccio e il sale, meglio ancora, sfregando una patata o una cipolla sul vetro. Mio padre era l'autista piú giovane, si sentiva libero indossando la divisa in una notte di dicembre, in tasca il coltellino con cui aveva tagliato la cipolla portata da casa, dalla stanza che divideva con altri colleghi.

Con un vago odore di granita alla cipolla sul parabrezza era partita la prima corsa extraurbana, nel dicembre 1956.

I rapporti non sincronizzati obbligavano alla cosiddetta *doppietta* per inserire la marcia, una serie di movimenti ravvicinati: premere la frizione, rilasciare l'acceleratore, togliere la marcia per mettere il cambio in folle, attendere il numero di giri esatti prima di inserire la marcia. La doppietta ricordava una danza effettuata sopra un panierino di uova. Due fori, in corrispondenza della frizione e del freno, sbuffavano aria fredda contro le gambe distese verso i pedali; l'aria fredda risaliva dai pantaloni della divisa fino ai polpacci, alle cosce, ai coglioni congelati.

A Milano si produceva la civiltà del Nord, l'umano consumabile, gruppi storditi dal sonno, uomini e donne in attesa alle fermate periferiche e in quelle di campagna. I pendolari sbucavano perfino da qualche cascinale, convinti che con la terra e gli animali non si guadagnasse abbastanza; partivano diretti alle fabbriche cittadine per il primo turno, già abbonati alla novità, il grande pullman guidato da un siciliano di vent'anni.

L'autobus si riempiva sempre di piú, coloro che avevano conquistato un posto dormivano abbandonati reggendosi spalla contro spalla; gli altri, in piedi, cercavano di riconoscere, nei riflessi dei vetri appannati, la fermata giusta per scendere.