

AUTO SIMBOLO IMPORTANTE PER LA MIA GENERAZIONE.
Nella prima metà del secolo, nella sua era pioneristica era simbolo di agiatezza o ricchezza, e anche di stravaganza. Nella seconda metà è stata il simbolo della ricostruzione e del miracolo economico del nostro Paese.

Quando sono nato, la mia famiglia non possedeva l'auto; papà raccontava che, quando Luigi aveva due o tre anni, aveva messo gli occhi e la mente alla Balilla; poi i venti di guerra si portarono via questi ed altri suoi sogni.

Nel 1945, dunque, la mia famiglia andava a piedi, anche papà che aveva definitivamente abbandonato la bicicletta che era stata sua fedele compagna durante lo sfollamento.

Perché un'auto giungesse a casa nostra si dovette aspettare sino al 1952.

La storia delle auto della mia famiglia è intimamente connessa con la storia della famiglia stessa. Più che uno *status symbol* fine a sé stesso, elemento di differenziazione da altre famiglie, nella mia famiglia l'auto ha segnato le varie tappe della nostra storia. Certo è stata indicatore del percorso della nostra crescita sociale, e come tale è stata uno *status symbol*, e tuttavia mai le auto sono state scelte in funzione di ciò che rappresentavano ma solo in funzione di ciò cui dovevano servire, e mai sono state inseguite a qualunque costo, ma soltanto acquistate quando la famiglia poteva permetterselo.

Abbiamo sempre ritenuto (io in particolare) l'auto parte integrante della famiglia, un'appendice della casa, e come tale l'auto è cresciuta ed è migliorata per soddisfare le esigenze di vita che via via si presentavano, dandoci, dandomi un intimo e sottile piacere ad essa correlato.

GIARDINETTA. Dall'ottobre del 1952, la *FIAT 500 C Topolino Giardinetta*, targata CT 24305, preceduta dall'eccitatissima attesa non solo del suo arrivo ma anche dalla nuova avventura di papà che si cimentava nella guida, ci accompagnò per cinque lunghi anni.

Ogni domenica c'erano la passeggiata insieme alla nonna e a tutti i cugini, le gite in montagna, le gite fuori porta che ho già ricordato.

La manutenzione era svolta con rigorosa attenzione; l'auto era costata nel 1952 ottocentodiecimila lire, cifra non indifferente nel nostro bilancio familiare, e quindi la sua efficienza doveva essere ben mantenuta.

Ogni domenica, prima di uscire, erano miei compiti controllare (con l'occhio vigile di papà) il livello dell'elettrolito nella batteria, ripristinandolo di tanto in tanto con l'acqua distillata, e spalmare di vasellina tutte le parti cromate, dai paraurti alle maniglie, provvedendo poi alla lucidatura. Papà insisteva molto sulla cura dell'auto, soprattutto della batteria, perché sulla Giardinetta era installata anche un'autoradio a valvole ed il suo consumo non era indifferente.

La mania della cura della batteria si perpetuò negli anni e, anche quando i minor costi e la migliore affidabilità delle batterie stesse avevano indotto me e Luigi a trascurarne l'esecuzione, papà continuò da solo a controllare periodicamente la batteria della sua auto, e quel 9 settembre del 1981 quando la sua Mini, ferma da un mese, si mise subito in moto al primo tentativo, mi sottolineò con orgoglio il risultato evidente delle procedure di manutenzione che ci aveva insegnato.

Ma procediamo con ordine.

Il viaggio più lungo della Giardinetta fu a Palermo, insieme alla famiglia Micheli ed alla zia Teresa, con la loro Giardinetta in legno.

Ogni gita, ogni viaggio era per me occasione di sognare la mia vita futura a bordo di un'auto mia; la passione per le macchine, iniziata in quelle sere autunnali a Viagrande con papà e zio

LE AUTO

Pippo che studiavano per la patente, cresceva sempre più, sia in me che in Luigi; e papà la alimentava.



La Giardinetta nelle gite domenicali; accanto a papà si intravede nonna Nunziata, e poi Felice, Gigi, io e Angelo; nella foto a sinistra (autoscatto) Luigi dietro lo sportello

Quando Luigi fu in età da foglio rosa, fu papà stesso a fargli da istruttore. Per non deludere me, ovviamente presente alle lezioni di guida impartite a Luigi, prima di tornare a casa mi faceva sedere sulle sue gambe e tenere lo sterzo, abbandonandolo talvolta alle mie tesissime mani.

Le mie *lezioni di guida* continuarono anche dopo che Luigi ebbe conseguito la patente e guidava alla grande.

Un giorno papà, accortosi che ero cresciuto e non entravo più tra le sue gambe e lo sterzo, mi invitò a sedermi al posto di guida, mi aggiustò la distanza del sedile, e mi insegnò a guidare. Non ho memoria esatta di quando ciò accadde, ma ricordo bene che in seconda media ero in grado di spostare l'auto dal parcheggio.

SEICENTO. La Giardinetta era già andata via, anche se continuavamo a vederla perché l'aveva acquistata un tecnico di radiologia della Clinica Medica, caro amico di papà.

L'auto che cominciai a guidare autonomamente fu la gloriosa



La Seicento CT 43381 sulla statale ionica nei pressi di Metaponto (notare il cofano semiaperto per facilitare il raffreddamento)

Fiat 600 grigio perla, targata CT 43381, arrivata in famiglia nel 1957.

A bordo di quell'auto la nostra famiglia eseguì il secondo viaggio su ruote; ma ben diverso da quello a Palermo che ormai era considerato solo una gita da pinci-pianti.

Fu un vero *rally*; visitammo Calabria, Basilicata e Puglia.

L'auto aveva dei supporti che mantenevano sollevato il cofano posteriore del motore per facilitarne il raffreddamento. Le tappe non superavano i 200-250 chilometri, per far riposare motore e passeggeri, fortemente costretti nella *scatoletta*. I bagagli erano distribuiti in modo assolutamente ergonomico. La valigia grande dietro la spalliera posteriore, la valigia media a mo' di bracciolo tra i due passeggeri sui sedili posteriori, borse varie nel vano sotto il cofano anteriore accanto al serbatoio e sotto le gambe del passeggero anteriore. Gli spazi residui erano riempiti di thermos con bevande calde e fredde; gli autogrill non esistevano! La pipì si faceva dove capitava, almeno i maschiotti (ma mai controvento!). La mamma doveva attendere di attraversare un paesino ed incrociare un bar non troppo schifoso.

LE AUTO

Non esistevano gli autogrill né le autostrade; era automobilismo pionieristico anche quello. Le strade erano per la gran parte asfaltate, ma non tutte, lo sterrato si incontrava ancora.

L'unico comodo era il pilota; papà e Luigi si scambiavano eufemistiche cortesie: *se vuoi riposare, posso guidare io!*

L'amore per i motori mi fece trascorrere un mese delle vacanze dopo la licenza media (non andavamo più a Viagrande) presso l'officina meccanica di un conoscente di papà.

La FIAT aveva messo in produzione la nuova *Cinquecento*, nata in sostituzione della Topolino. Il boom era cominciato!

Ero in grado di intervenire su alcune parti della cinquecento, rimontandole, poi, a dovere.

Sono sempre stato inquieto ed irrequieto; per il vero, più con la mente che con le azioni, ma tant'è! Credo che avessi già scelto di essere medico, tuttavia non disdegnavo l'idea di poter coltivare l'hobby motoristico, sognando di dedicarmi alle gare su strade, affascinato e innamorato del mito di Alberto Ascari (fui molto deluso apprendendo che correva solo in pista e non su strada) e di quello di Piero Taruffi, di Maria Teresa Defilippis e del nostro Nino Vaccarella, il Preside volante.

Fu proprio il mito di Vaccarella, che coniugava molto bene gli impegni di una professione importante con l'hobby vincente dell'automobilismo, a farmi sognare.

Ma questo sogno non si realizzò; fu una delle poche cose dei pochi miei desideri che mio padre non asseconò, in modo assolutamente irremovibile!

A quattordici anni, iniziai con i go-kart; scrivevo all'epistolario del giornale della mia città, chiedendo un kartodromo a Catania; papà veniva a vedermi gareggiare.

Poi, resosi conto che un po' di stoffa (poca?) c'era, con la sua grande abilità e amore di padre, esaltando e asseconando le altre mie vocazioni, mai con un divieto assoluto, mi fece dimenticare (mai le ho dimenticate) le aspirazioni motoristiche, o forse sarebbe meglio dire che fece prevalere l'altra vocazione. Alla stessa età ero in grado di eseguire correttamente la glicemia e l'azotemia.

Questo modo di fare, il convincimento attraverso possibili allettanti traguardi che venivano puntualmente rispettati se meritati, era la caratteristica di mio padre. Un amorevole pragmatismo.

Già studente universitario, ricordo, dopo una forsennata *Feria Matricularum*, durante la quale pilotavo una Fiat 1100 serie D del 1948, gli proposi di

LE AUTO

acquistare, con il ricavato dei buoni postali che zii e nonni mi avevano regalato alla mia nascita, per settantamila lire proprio quella vecchia auto. *Mi sarà utile negli spostamenti per le lezioni, e per qualche gita!*



1961 - Coppa Esso Junior di Karting 50 cc - Catania – Piazza Europa
nella foto inferiore l'immagine è fuori fuoco a causa della ... velocità

Mi fece un lungo discorso sulle necessità di manutenzione ed interventi che una vecchia auto inevitabilmente comporta, e concluse: tieniti le tue settantamila lire; se alla fine dell'anno sarai in regola con le materie, mantenendo l'attuale media del ventisette, avrai una cinquecento nuova. Tutto avvenne, puntualmente.

Indulgere ai ricordi ti fa scrivere col cuore ma ti fa perdere la cronologia; è accaduto e non correggerò la sequenza; adesso, però, è necessario rientrare sui binari.

LE AUTO

Nel 1961, dopo soli due anni e qualche mese, cambiammo ancora la macchina; eravamo in pieno miracolo economico. Fu ancora una Seicento, targata CT 61744. Dal grigio perla delle



due prime auto eravamo passati ad un elegante blu, ingentilito dalle fasce bianche dei pneumatici, e con un tocco di modernità che appariva

per la prima volta appariva nelle auto di piccola cilindrata, i cristalli a discesa anziché scorrevoli ed i deflettori.

Non ho trovato una foto di quell'auto, ma ne ho trovata una identica a Padova e l'ho riprodotta a memoria mia, di Luigi e di Gioia.

Fu l'auto dell'emancipazione di Luigi, papà consentiva sovente e senza problemi che lui la guidasse, non solo quando uscivamo tutti insieme, ma anche e soprattutto quando lui usciva con i suoi amici.

Veder crescere mio fratello, conoscere i suoi amici ed una comitiva piena di ragazze, alimentava i miei sogni, soprattutto ad occhi aperti. Sognavo il tempo in cui tutto ciò si sarebbe realizzato anche per me. L'auto faceva sempre parte dei miei sogni.

Con gli amici di Luigi ho sempre avuto un bel rapporto, perché i suoi amici hanno sempre frequentato la mia casa e la mia famiglia, ed io ero il piccolo; con molti di essi ci si frequenta tuttora.

Allora, fortemente correlata con la mia passione per l'auto, avevo una ammirazione particolare per Jano Platania. Tratti e modi signorili, un'auto tutta sua e guidava splendidamente. La leva del cambio della sua Seicento era stata segata, il volante non era quello di serie, aveva tre razze. Anche la Giulia di suo padre era stata modificata, aveva il volante in legno; il piantone

LE AUTO

dello sterzo aveva un buco con un tappo di metallo nichelato al posto della leva del cambio al volante, scomparsa per far posto al cambio a *cloche* (decisamente sportivo). Lui e suo padre avevano anche una Lancia Appia 2a serie; lei non aveva subito modifiche.

Jano aveva un modellino in plastica di motore a scoppio e di trasmissione, di grande valenza didattica; su quello mi insegnò tutte le cose che la mia frequenza in officina non mi aveva insegnato.

APPIA. La vita sociale in famiglia era frattanto cambiata. Papà da tecnico era diventato Direttore Tecnico, aveva una sua libera professione come analista. All'Università gli affidavano incarichi di sempre maggior prestigio. Nel 1961 aveva fatto parte del comitato organizzatore del Congresso della Società di Medicina Interna che ebbe luogo al Teatro Metropolitan di Catania.

Le amicizie dei figli liceali o quasi universitari si ampliavano; tutta la vita familiare aveva avuto una grande espansione, ora si trattava di cambiare l'auto. Era il 1963.

Il salto di qualità era rappresentato dal passare dall'auto a due ad una a quattro sportelli, senza che per accedere al sedile posteriore, il passeggero anteriore fosse obbligato a scendere.

Due furono le auto prese in considerazione dal Consiglio di Famiglia, la Renault Dauphine, commercializzata allora dall'Alfa Romeo, e la Dyna Panhard. Come spesso accade, fu il terzo a vincere.

La scelta cadde sulla Lancia Appia 3a serie; auto solidissima e prestigiosa, che stilisticamente aveva abbandonato il maestoso



Una delle poche Lancia Appia 3a serie perfettamente restaurata reperibile sul registro storico della Lancia.

scudo del radiatore, ricordo d'anteguerra e dell'Aurelia, per una calandra futuristica, mutuata da quella della Flaminia, la nuova

LE AUTO

ammiraglia della casa torinese, l'auto del Presidente della Repubblica.

La Lancia Appia 3a serie, CT 80953, in famiglia fu chiamata affettuosamente l'Appia.

Dove hai messo l'Appia?; hai lavato l'Appia?.

L'auto i cui sportelli si chiudevano senza doverli sbattere; un salotto, con due divani al posto dei sedili; il cambio al volante, come le auto di lusso, i sedili in panno elegante!

L'Appia, l'auto sulla quale sostenni gli esami della patente, presentato da un istruttore insuperabile istruttore, papà.

Mi presentai puntualissimo all'appuntamento degli esami, in via Firenze, nel tratto che fiancheggia l'ex sede dell'Istituto Leonardo da Vinci, tra via Martino Cilestri e via Veneto.

Non abbandonai il posto di guida; papà scese e andò incontro all'Ingegnere della Motorizzazione ed al suo usciere. Disse il cognome, gli fu detto di attendere.

Sulle auto delle diverse autoscuole, l'ingegnere saliva con tre o quattro candidati, tornavano dopo trenta o quaranta minuti; alcuni scendevano lieti, altri contrariati; l'istruttore dell'autoscuola cercava di salvare qualche bocciato.

Andreozzi!, urlò imperioso l'usciere; era mezzogiorno; *eccoci*, disse papà. Vedendolo, l'ingegnere chiese se fosse lui a dover sostenere l'esame; sorrise sarcastico; *no è mio figlio!*

E dov'è?

È lì, già pronto al volante.

Lì dove?

Sull'Appia, disse papà indicando la nostra auto con me seduto al volante.

Un'Appia?, ma non posso fare esami su un'Appia; nel frattempo si avvicinavano.

Accostatosi al mio finestrino, l'istruttore chiese: *Dov'è il freno di stazionamento?*

Qui, risposi indicando alla mia sinistra una piccola leva sotto il cruscotto, tra il volante e la fiancata sinistra dell'auto.

LE AUTO

Appunto, non possono fare esami su un'auto della quale l'istruttore non può azionare, in caso di emergenza, il freno a mano.

Ero deluso! Scesi dall'auto. Papà, un po' per me, un po' perché voleva evitare di spendere un'altra mattinata, chiese repentinamente all'ingegnere:

fino a che ora lei sarà qui?

Perché?

Perché posso andare in piazza Trento, all'Ufficio di mio fratello che ha una Seicento, e tornare con la sua macchina.

Pensò su un qualche istante, poi disse: Se fa presto, si può fare; ho ancora tre o quattro esami.

Presto, Giuseppe, andiamo dallo zio Maurizio; monta su, e andiamo.

Risalii al volante e misi in moto; aspettai che papà fosse al mio fianco, e mi esibii nella più impeccabile inversione di marcia che si potesse fare; l'Appia non sussultò, il cambio non grattò, le ruote si arrestarono perfettamente a pochi centimetri dai marciapiedi; in due sole manovre ero pronto ad andare verso via Veneto. Apprestandomi a partire, vidi nel retrovisore l'ingegnere che gesticolava e l'usciera che gridava di fermarci.

L'ingegnere si avvicinò allo sportello di papà, dicendogli sottovoce:

vedo che suo figlio guida è molto sicuro, aspettatemi qui, tra un quarto d'ora sarò di ritorno, così mi accompagnate a casa.

Ero patentato.

L'Appia fu l'auto della mia emancipazione; l'auto sulla quale salivano i miei amici e le ragazze della mia comitiva, l'auto con la quale mi recavo ai balli e cenoni di carnevale e capodanno, rigorosamente in smoking, cappotto nero e sciarpa di seta bianca.

L'auto con cui ho iniziato a portare a spasso le ragazze, liete e stupite che un ragazzo così giovane avesse un'auto così "seriosa". I ragazzi allora andavano a piedi, qualcuno aveva la

LE AUTO

Vespa o la Lambretta. I genitori, talvolta prestavano la propria seicento; i più abbienti avevano l'Alfa. Le ragazze sognavano la Giulietta, ma venivano volentieri sulle Lancia; un'emozione poco frequente, da raccontare, ... gli sportelli non si dovevano sbattere!

L'auto che papà mi affidava con facilità, perché si fidava più della mia guida che non di quella degli altri.

Che auto!, che papà!

Fu l'auto del viaggio in Sila per le nozze d'argento dei miei genitori, cui partecipammo anche io e Luigi, l'auto del viaggio dopo i miei esami di maturità, lunghissimo viaggio italiano, l'ultimo di lungo corso fatto con papà e mamma.



È l'unica foto recuperata, che ritrae l'Appia, o meglio il suo baule; la foto è del settembre 1962, è stata scattata a Lorica (CS) durante il viaggio in occasione delle nozze d'argento di mamma e papà.

Ogni estate l'Appia attraversava lo Stretto di Messina; guidata da papà, me o Luigi accompagnava i miei genitori e noi nella villeggiatura ciociara di Fiuggi, e li scorrazzava da Arcinazzo a Campo Staffi, da Subiaco a Isola Liri; qualche volta, la sera... rimorchiava!

LE AUTO

Tra il 1965 e il 1966 cominciò a dare qualche problema; se fosse stata ancora in produzione avremmo acquistato un'altra Appia, ma la Lancia aveva rinnovato il segmento medio, era nata la Fulvia.

Acquistare una prima serie di un nuovo modello non era consigliabile. Allora le auto erano progettate dagli ingegneri e costruite dagli operai; computer e robot erano di là da venire. Il vero rodaggio, la verifica dell'efficienza veniva dalla strada; meglio aspettare le serie successive. E poi, il disegno squadrato della Fulvia, a noi non piaceva proprio per nulla.

GIULIA. E così arrivò la *Giulia Alfa Romeo 1300 t.i.!*
Auto corsaiola, adatta ai giovani, a Carabinieri e Polizia,
e ... ai delinquenti.

Era evidente che Luigi ed io avevamo avuto buon peso nella scelta, e non so se papà l'avesse condivisa ed approvata in pieno o se fosse stato, nel suo animo, indulgente più ai desideri dei figli che ai propri.

A mamma la Giulia piaceva, elegantemente blu, con i sedili di pelle rosso bordeaux, era una splendida cornice alla sua aggraziata ed imponente figura sormontata dal candore dei suoi capelli. La targa CT 170179.

Papà aveva sessantadue anni; in Clinica non poté sottrarsi all'epiteto di *Cavaliere sprint*, datogli dai giovani assistenti.

Come ho già ricordato, in occasione del cinquantesimo compleanno, papà aveva ricevuto le insegne di Cavaliere al Merito della Repubblica. Da allora, ma soprattutto dagli anni '60 in poi, nel suo ambiente di lavoro non venne più chiamato per cognome, il signor Andreozzi, ditelo ad Andreozzi, ma soltanto *il Cavaliere*; il Prof. Francaviglia diceva ai suoi aiuti e assistenti: ditelo al Cavaliere. Il Cavaliere sulla Giulia divenne il Cavaliere sprint.

In quegli anni, il miracolo economico si era consolidato, l'auto era divenuta di grande diffusione, le strade erano già affollate, al Nord si costruivano le autostrade.

La gran parte dei patentati ci sentivamo piloti provetti; su strada qualcuno correva veramente ed imprudentemente (anche se con una perizia decisamente superiore a quella di molti giovani automobilisti d'oggi) altri impugnavamo il volante in modo sportivo, cambiavamo allegramente, sgommavamo.

Gli agenti della Polizia Stradale non erano soltanto angeli della strada che ti assistevano in caso di necessità, erano tutori dell'ordine pronti a reprimere. Ovviamente il peso della repressione era diverso, a seconda che l'autore fosse un giovane esuberante o un affermato professionista. Osservando un'auto in derapata all'uscita da una curva, se si trattava di una Fiat o di una

LE AUTO

Lancia, la Polstrada si limitava ad un mimico invito alla prudenza, se era un'Alfa la bloccava; un controllo andava fatto, non si poteva mai sapere.

La Giulia fu l'auto del matrimonio di Luigi e della mia laurea. Fu l'auto sportiva sulla quale vivevano fantasiosamente i miei sogni automobilistici, ormai destinati a rimanere tali.

Fu l'auto sulla quale andavo a Taormina, tentando di imbarcare straniere, talvolta riuscendoci.

Fu l'ultima vera auto di famiglia.

Negli anni della Giulia, arrivò anche nella nostra famiglia la seconda auto. La *Bianchina* di Luigi (CT 123168), la mia *Cinquecento blu*, la *850 Coupé Vignale* di Luigi. Altre storie; io continuo con la mia.

La Giulia ebbe tante avventure, ma certamente le più entusiasmanti furono l'Autoradiodarduno di Primavera del 1966, ed il viaggio in Cecoslovacchia del 1967.

AUTORADIORADUNO DI PRIMAVERA

Fu una specie di caccia al tesoro nazionale, molto bene organizzata.

L'Italia era divisa in territori, in Sicilia ve ne furono tre, occidentale, centrale ed orientale. Io gareggiai in quest'ultimo. Gli equipaggi eravamo tanti, ci si iscriveva all'Automobile Club della città di residenza.

La domenica mattina, per radio, la RAI dava i vari obiettivi, che ogni equipaggio doveva risolvere, e consegnare per iscritto ai posti di controllo.

Il mio equipaggio era composto da me, Puccio Caruso e Resy Ribaud. L'addetto alla punzonatura (messa a punto, controllo livelli, pieno di benzina) era papà!

L'abitacolo ed i bauli erano ricolmi di attrezzature: innanzi tutto un registratore, per registrare e riascoltare con calma i messaggi radio. Tre enciclopedie, una per ragazzi di rapida consultazione, i venti volumi della Rizzoli Larousse per ricerche più

LE AUTO

approfondite, i due volumi della Giostra dei Sette Savi, la mia prima enciclopedia, regalo della Prima Comunione, dove sapevo trovare di tutto ad occhi chiusi; in più il Selelibro dei Ragazzi, un edizione di Selezione molto utile per ritrovare le cose più strane.



L'Alfa Romeo Giulia 1300 t.i. (CT 170179)
all'Autoradioraduno di Primavera del 1965

Una delle prove più impegnative fu la richiesta di indicare con esattezza il numero di note di un brano cantato da Mina e trasmesso per radio. Il numero delle note del pezzetto trasmesso! Andammo, con la cassetta registrata a casa del Maestro Castrogiovanni, che la domenica, ad Acitrezza, si godeva un meritato far nulla. Ci copri di impropri, ma ascoltò quattro o cinque volte il brano; alla sesta prese un pentagramma e cominciò a tracciarvi dei segnacci, alla settima controllò tutto e ci diede il numero.

Con quella soluzione passammo il turno.

Poiché le gare automobilistiche su strada non chiusa al traffico erano proibite, il regolamento imponeva delle prove di abilità non motoristica; la fine della seconda prova consisteva nel parcheggiare correttamente l'auto, e giungere al traguardo dopo una breve (dicevano gli organizzatori; altro che breve; quattrocento metri!) corsa podistica, tenendo in una mano le chiavi dell'auto (ad evitare che corresse un componente dell'equipaggio scaricato dal pilota senza parcheggiare), con l'altra trascinando un aquilone costruito in gara e vidimato ad uno dei posti di controllo precedentemente visitati (l'aquilone

LE AUTO

doveva essere in volo) e ... in bocca, o insieme alle chiavi, la busta con la soluzione ai quesiti.

Il traguardo, dopo circa trecento chilometri, era un viale alberato di Caltagirone; fu la mia prima ed ultima gara!

Oggi, che i 50 sono ben che suonati, invidio Venanzio, la sua *Alpine*, i suoi trofei e non disdegnerei correre con lui!

CECOSLOVACCHIA

La mia idea era di andare in Cecoslovacchia con la Cinquecento, ma papà mi fece correre. D'inverno, in mezzo alla neve, ad attraversare mezza Europa, al di là della cortina di ferro, mio figlio in Cinquecento non lo mando.

Va bene, papà, hai ragione, andrò col treno, anche se è più faticoso, e cinquanta giorni in una piccola città universitaria saranno lunghi senza auto.

Perché non ti porti la Giulia?, disse col tono interrogativo, quasi a chiedermi la motivazione di un mio ipotetico diniego.

Fu così, che io e Salvatore Berretta, terminati gli esami della sessione di ottobre, partimmo per la Cecoslovacchia con la Giulia.

Non racconto il viaggio, soltanto alcuni episodi che la videro protagonista.

Il saccheggio

Negli anni '60, l'Italia era per i Cecoslovacchi, più un'idea, che una realtà. Dell'Italia si conosceva Roma, per l'antichità, storia comune di tutti, Firenze città d'arte, Venezia città d'acqua. Qualche reduce dai campi di prigionia russi sapeva bestemmiare molto bene in italiano. Qualcun altro, più acculturato, conosceva il mito di Leonardo; le ragazze quello di Casanova; tutti conoscevano *Volare*, *O Sole mio* e *Alfa Romeo*.

Trovare per quaranta e più giorni, un'Alfa Romeo parcheggiata in strada, fu un'emozione troppo forte per gli slovacchi, ma anche per i cechi. Tutti volevano un souvenir!

LE AUTO

Prima le coppe delle ruote, poi lo stemma col Biscione, poi le scritte del baule, tirarono via tutto, per appenderlo al muro della propria camera, ambito e rarissimo trofeo.

Una ragazza, durante una passeggiata, mi chiese il pomello del cambio.

L'indomani sul parabrezza della Giulia, apparve un cartello:

chi desiderasse souvenir, è pregato di indicare il pezzo richiesto in portineria, al mio ritorno in Italia li acquisterò e li spedirò, ma per favore, non smontatemi l'auto! Pipo

Ovviamente era scritto in slovacco!

Objizdka, il paesino fantasma

Sin dal primo viaggio con la Seicento, quando guidava lui soltanto, papà insegnò a me e Luigi a far da navigatore; leggere una carta topografica, per noi, è un problema soltanto adesso, ma un problema di vista.

Figurarsi se, per il mio viaggio in Europa dell'Est, non mi fossi preparato ed attrezzato a dovere.

La Giulia sembrava una succursale della sezione cartografica del Touring Club; a Salvatore avevo insegnato a leggere le carte, ma soprattutto a seguire la rotta in tempo reale.

Eravamo quasi alla fine del nostro soggiorno, avevamo lasciato Martin, nostro campo base, e prima di tornare in Italia volevamo visitare Praga. Era nevicato; i camion spargevano sale a palate, le strade erano un campo di fango

Ultimi giorni di novembre, abbastanza ad est, fa buio molto presto. Alle 4.30 di pomeriggio era già notte; accesi i fari, ma non vedevo nulla. Arrestai la Giulia e, con i fari accesi, non vedevo nulla. Scesi, ed andai a guardare i fari. Una spessa coltre di fango era incrostata su di essi; fazzoletti di carta e saliva (quelli già umidificati non esistevano) ci aiutarono a ripulirli; facemmo lo stesso con le luci posteriori. Ripartimmo.

Il traffico era sempre più raro; anche i pochi camion da trasporto o quelli militari, avevano cessato di circolare.

LE AUTO

Per la notte ci attendavano a Hradec Kralove, dove avremmo incontrato Mila e Janna, due colleghe che avevamo conosciuto a Catania. Bisognava continuare.

Salvatore, mi raccomando, segui la strada indicata in rosso, e riscontra tutte le località ch'io leggo sui pochi cartelli che incontreremo.

All right, capitano, rispose Salvatore.

Continuavo a guidare a non più di 70 km/h, per strade strette, impervie, infangate, con molte curve. Una sigaretta dietro l'altra, o quasi.

Le poche indicazioni incontrate, corrispondevano a quelle indicate sulla carta. Andavamo bene.

Poi ad un tratto la strada si allargò, l'asfalto migliorò, il fango divenne molto più rado, sino a scomparire. Agevolmente potevo tenere i 100-120 km/h, potei innestare la quinta. Avevano costruito una strada decente anche qui! Proseguivo, alquanto rilassato. I fari proiettavano benissimo i fasci di luce. Chissà quanto sarebbe durata questa pacchia.

Eravamo euforici, io del mio ruolo di pilota, Salvatore di quello di navigatore; ripercorrevamo con la memoria le nostre esperienze a Martin. Nel bel mezzo della discussione amena, un cartello stradale; *finalmente un'indicazione dopo tanto tempo: Salvatore, dobbiamo passare da Objizdka?*

Salvatore consultò rapidamente la carta, mentre io, scalato in quarta, rallentavo.

No, assolutamente no; niente Objizdka, sulla nostra rotta!

Okay!, un colpo di terza, in accelerazione, poi quarta e quinta, rapidamente a 110 km/h, puntando la prua su Hradec Kralove. Una curva, la Giulia che s'imbarca perfettamente, senza perdere in aderenza, e ...

Un rumore di pietrisco e pietre, come macinate; un senso di leggerezza, di auto non più aderente, motore senza più attrito alle ruote; quasi fuori giri, e tuttavia velocità molto bassa, troppo bassa.

Poi ci arrestammo ed il motore si spense, mentre il rumore di pietre e pietrisco continuò ancora un po'.

LE AUTO

Furono attimi, velocissimi, capii che eravamo finiti fuori strada; grossi danni non dovevamo averne subiti, tuttavia non capivo dove fossimo.

Il viaggio è finito!, fu la prima ottimistica esclamazione; poi, riacquistato rapidamente il controllo, capii di essere finito sul ghiaietto di una massicciata, come usa adesso nelle vie di fuga e decelerazione nei tratti pericolosi delle autostrade; il serbatoio poteva essersi danneggiato. Salvatore stava per scendere dall'auto, lo bloccai:

spegnere le sigarette! Fu la seconda esclamazione.

La Giulia non aveva avuto gravi danni, però non era in grado di venire fuori con i propri mezzi. Ci mettemmo a strombazzare nella notte, circondati dal più profondo silenzio. Un rumore si ascoltava lontano. Strombazzavamo ancora col clacson, usando le due tonalità, quella di serie e quella aggiuntiva. Il rumore si fece sempre più forte e distinto, arrivarono alcuni contadini con un piccolo trabiccolo; se fosse stato un trattore ci avrebbero tirato fuori, ma così, come avremmo fatto?

A forza di braccia e di gambe, con me che smanettavo su acceleratore e frizione, finalmente ne venimmo fuori. Eravamo già in Boemia, ma il nostro slovacco era ancora comprensibile e ci diedero delle indicazioni; bevemmo insieme del vino, e riprendemmo la strada. Unici danni, qualche ammaccatura ed il fendinebbia destro che proiettava in terra, a 90°.

Ero felice che tutto si fosse risolto per il meglio, papà avrebbe capito!

Tuttavia ero incavolatissimo per l'accaduto; eravamo andati così bene, perché i cechi non erano stati attenti e preveggenti nell'indicare i lavori in corso?

Lì nacque un'animata discussione tra me e Salvatore. Certo il popolo non era abituato alla civiltà delle auto e dunque poneva scarsa attenzione alla segnaletica, all'informazione, si considerava da un lato, mentre dall'altra imprecavamo sulla scarsa efficienza dell'Automobil Club Cecoslovacco, senza sapere se esistesse o meno!

LE AUTO

- *Salvatore, cerca di riprendere l'orientamento sulla carta, l'ultimo paesino che abbiamo superato anche se non direttamente sulla carta era Objizdka, ora dovremmo essere più a nord-ovest di questa località; controlla!*

Pippo, disse Salvatore dopo alcuni minuti, Objizdka su questa carta non c'è!

- *Strano, i caratteri del cartello erano abbastanza grandi, nel mondo civile corrisponderebbe ad una cittadina come Acireale, non può essere che non ci sia.*

- *Au, Pippu, cca non c'è!*

Proseguimmo e giungemmo a Hradec Kralove, incontrammo Mila e Janna, conoscemmo altri colleghi. Cenammo e raccontammo la nostra avventura. Del paesino fantasma nessuno sapeva nulla.

Poi qualcuno ebbe un'intuizione, prese il nostro piccolo dizionario italiano slovacco, cercò un nome, ci porse il dizionario:

Objizdka = Deviazione!

La macchina non c'è; hanno rubato la Giulia

Il 6 dicembre del 1967 rientrammo a Catania, dopo un viaggio lunghissimo che sintetizzo rapidamente.

Il 3 dicembre partimmo da Praga, puntando verso Vienna; saremmo rientrati in Italia dal Brennero, da dove eravamo usciti. Sulla Vienna-Linz, captiamo la Rai, ed il notiziario sul traffico, che allora non si chiamava onda verde. La strada del Brennero era chiusa per frana. Decidiamo di rientrare da Tarvisio; puntiamo su Villach. È sera, la spia della benzina indica riserva, non c'è nulla per strada. Incrociamo un distributore, chiuso. Ci accampiamo lì, dormiamo in macchina; il freddo è intenso.

4 dicembre, ore 6.00: il distributore apre, facciamo il pieno, una bevanda calda, e via verso Villach e Tarvisio. Siamo in Friuli, passiamo da Godroipo dove è militare Gianni Giuffrida; ardiamo dal desiderio di dire che veniamo da oltre la cortina di ferro.

LE AUTO

Andiamo a Trieste, a trovare il Colonnello Mauceri che si era trasferito lì, dopo la separazione dalla moglie. Pranzo in casa Mauceri.

Ore 16.30: ripartiamo; deviazione per piazzale Roma, Venezia; compriamo delle cartoline che spediamo ai nostri amici cecoslovacchi.

Si riparte; guido tutta la notte; Salvatore, per tenermi sveglio, mi raccontò più di cinquanta volta la storiella del sig. Pappalardo e dell'uomo vestito di bianco.

5 dicembre, ore 5.00: giungiamo a Roma; dobbiamo raccontare a qualcuno la nostra avventura; dobbiamo far vedere a qualcuno la Giulia che sembra uscita da un rally, tutta infangata, con il parabrezza pulito solo nella superficie nettata dalle spazzole del tergicristallo; mantenuta tale a caro prezzo, contrastando il desiderio di pulirla di tutti i benzinai.

Alle 7.00 bussiamo a casa di Giovanna, certi di trovarvi Puccio Caruso, il nostro caro amico. Più assonnata di noi, ci dice che Puccio non c'è, è andato a Catania.

Ah, grazie Giovanna, scusa il disturbo, ora lo raggiungiamo. Rispondemmo con naturalezza, dimenticando che eravamo a Roma. Nemmeno un caffè, era proprio addormentata, Giovanna. Si deve riposare, prima del balzo finale verso casa; avremmo gradito farla a casa di Puccio, ma non fu possibile; dove si può andare, senza spendere soldi?

Cappella Sistina, ovviamente.

Li avete visti, i giovani esperti d'arte alla Cappella Sistina, che sdraiati a terra s'immergono nel profondo significato artistico e nella sublime tecnica pittorica della volta michelangiolesca, con occhiali scuri per evitare il riflesso dalle finestre in alto.

Li avete visti? Sì?

Bene, non fatevi imbrogliare; non sono cultori d'arte, sono stanchi, e dormono in pace, a basso costo; se sono giovani studenti, come ero io, a costo zero, l'ingresso allora era gratis per noi.

LE AUTO

A dicembre la Cappella Sistina è però fredda, ed il riposo non durò a lungo. Due rosette, un nuovo pacchetto di super senza filtro, e via.

Guidai tutta la notte; Salvatore cominciò ancora con il Papa e Pappalardo; poi si assopì. Anche il notturno italiano tacque; sintonizzai la radio sulle onde lunghe, ogni tanto captava qualcosa, la gran parte del tempo gracchiava soltanto.

6 dicembre: l'inizio del nuovo giorno mi colse in totale simbiosi con la mia Giulia; per tutta la notte guidai aspettando i tornanti di Mormanno Scalea, punto preciso di riferimento che mi indicava grosso modo metà strada tra Lagonegro e Catania.

Albeggiò, ma i tornanti non arrivavano; arrivò invece il cartello: Villa San Giovanni: traghetti per la Sicilia. Avevo guidato tutta la notte in modo così automatico, in vera simbiosi con la Giulia, da non aver notato i famosi e impegnativi tornanti.

Nessuno di noi voleva giungere a casa al mattino; decidemmo di arrivare a ora di pranzo, quando tutti sarebbero stati in casa, felici di festeggiarci.

Nessuno dei parenti, né miei né di Salvatore, sapevano del nostro arrivo.

A Messina, passammo da *Sir Anthony*, il negozio dello zio Nicola; era il suo onomastico; sarebbe stato il primo della famiglia che avrei riabbracciato.

Non c'era, era a casa e stava poco bene. Non c'era nemmeno mia cugina Tina.

Ripartimmo.

Alle 13.30, giungemmo a Catania; sul cavalcavia di Ognina, ci girammo a guardare verso Nord, verso la nostra avventura.

Accompagnai Salvatore a casa, in via Asilo S. Agata, e subito dopo, arrivai a casa. Parcheggiai di fronte al portone e, senza scaricare, salii al quinto piano.

Un turbine di abbracci, erano tutti i casa, mamma, Luigi, papà.

Stavano pranzando; mi sedetti a tavola e mangiucchiai con loro; per lo più parlai, raccontando di tutto.

Alla fine accennai ad *Objizdka*, e papà non si alterò, si dispiacque soltanto, ma era lieto ch'io fossi tornato senza

LE AUTO

problemi. Il danno non doveva essere stato serio, se avevo potuto fare senza intoppi il viaggio di ritorno.

Rinfrancato, dissi che avrei scaricato la macchina nel pomeriggio, dopo un riposino. Pregai Luigi di mettere lui l'auto in garage.

Luigi si affacciò dalla finestra della sala da pranzo, rientrò il capo alquanto pallido: *La macchina non c'è; hanno rubato la Giulia!*

- *Ma non è possibile, l'ho parcheggiata di fronte al portone, sul marciapiede.*

Luigi si riaffaccia, tutti lo seguiamo:

- *è vero, la macchina non c'è!*

- *ma come non c'è, eccola lì!*

- *Quellaaaaa??...*, fu il coro di mamma, papà e Luigi, ... *ma non era blu?*

Papà faticò non poco, a trovare un lavaggio disposto a scrostare il fango glorioso.

Ripulita, con i fregi e le coppe ripristinate, la Giulia riprese il suo solito e tranquillo tran tran, ma sono sicuro che, ogni tanto, in garage, nel silenzio della notte, pensava anche lei, come me, *Tchekoslvensko, ja ta lubim!*

Come ho detto, la Giulia fu l'ultima vera auto di famiglia, intesa come papà, mamma, Luigi e me.

La famiglia ormai era allargata; le occasioni di andare in auto tutti e quattro contemporaneamente erano sempre più rare, e in quelle rare volte c'era sempre la disponibilità della seconda auto. E se proprio fosse stato necessario andare con un'auto grande, da famiglia, c'era quella di Luigi, che dalla Vignale era passato prima alla *FIAT 128* e poi alla *Citroen ID 21*, il famoso *ferro da stiro*.

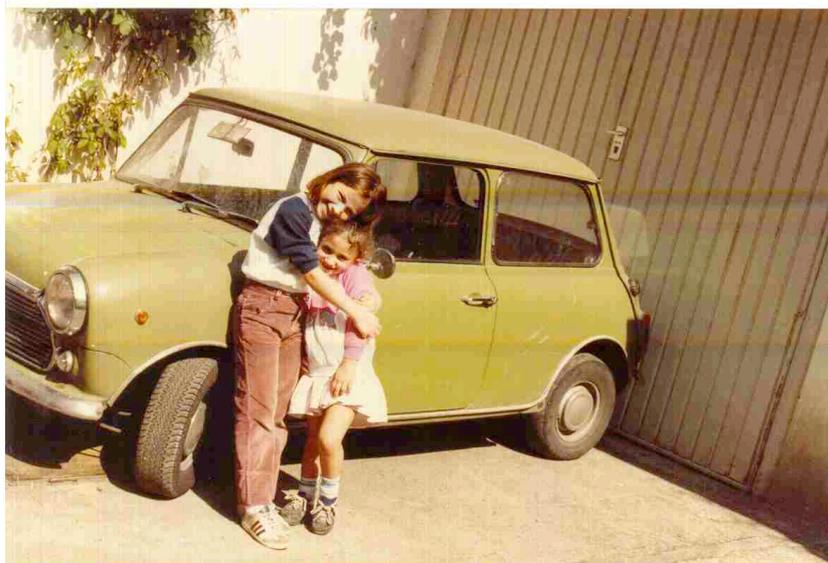
Al momento di cambiare la Giulia, ormai invecchiata, papà realizzò (con l'entusiasmo di sempre) il suo antico sogno, la "poltroncina con quattro ruote".

LE AUTO

MINIMATIC. Piccola, maneggevole, comoda e, soprattutto con il cambio automatico, del quale spiegava il funzionamento ed i vantaggi, ogni volta che poteva.

Di colore verde, bella, come tutte le Mini, fece la spola tra via De Roberto e le case di noi figli. Ci portò provviste e regali, e soprattutto la serenità di papà e mamma che gioivano nel vedere le serene famiglie dei propri figli. Portò in giro tutte le nipotine, a scuola, alla Villa, per i paesini etnei.

La MiniMatic con batteria efficientissima, che il 9 settembre 1981 mise in moto il motore al primo tentativo, e che dal 16 settembre divenne l'auto di Elena.



La Minimatic con Claudia e Alessandra nel 1984

MITICA CINQUECENTO BLU; CT 152503, interni cognac, volante in legno, cambio corto, addirittura asportabile. Segata la leva del cambio originale, sul moncone era stato applicato un supporto sul quale, con innesto a baionetta, si agganciava una leva molto corta, come quella delle auto da corsa. Nell'idea del brevetto doveva essere un antifurto, poiché la sua asportazione rendeva impossibile cambiare marcia. La Cinquecento arrivò puntualmente alla fine del secondo anno di università, come papà aveva promesso quando volevo comprare la vecchia millecento usata per la festa della matricola. La personalizzai subito; oltre al volante in legno ed il cambio corto, il cofano motore poteva essere tenuto semi aperto per facilitare il raffreddamento.

Una volta, mentre ero fermo ad un semaforo, un ragazzino in bicicletta accostò, diede un'occhiata penetrante all'interno dell'auto ed esclamò: *'i ffa ducentu?*

Era una meraviglia, è stata la mia prima auto, la mia prima "seconda" casa.

Credo sia doveroso spiegare cosa voglia dire questa affermazione.

I giovani d'oggi non vivono un rapporto del genere con l'auto, per loro è un mezzo di locomozione e basta, per noi no! L'auto, la *nostra* auto, fu per la mia generazione la seconda casa, che ospitava le prime (e anche le seconde e le terze) intimità con l'altro sesso.

Era personale; dovevi accudirla da te, raramente il papà la usava; in essa potevi riporre i primi regali dell'amata, e quelli che tu facevi a lei, in attesa di consegnarli. Era rischioso portarli a casa; gli innamoramenti si vivevano di nascosto dai propri genitori, se loro ne avessero avuto notizia, avrebbero dovuto intervenire, altrimenti significava un implicito avallo, e la gente non avrebbe capito; soprattutto i genitori dell'altro o dell'altra.

Non so se fosse meglio allora o oggi, era così e basta! Ciò comportava la necessità che le pene d'amore fossero vissute esclusivamente in prima persona; amante non riamato, dovevo

LE AUTO

metabolizzare da solo la mia pena, ragionando sulle righe di un diario, tentando e nuovi approcci e probabilmente sbagliando; e sbagliando s'impara.

Forse, molto del mammismo che la sociologia registra oggi nei giovani, di entrambi i sessi, è anche legato alla mancanza di questa riservatezza che a 16-18 anni tutti avevamo nei confronti della famiglia. Chissà!

La mitica cinquecento blu mi fu dunque casa! Una piccola



bottiglietta di profumo, per rassettarmi, magari dopo una partita di palla a volo, una fiaschettina di whisky per fare lo sbruffone ogni tanto, non mancarono mai.

Purtroppo non ho una sua foto, e quella riprodotta proviene dal registro del Fiat 500 Club Italia.

Non fu protagonista di imprese eccezionali. Per il viaggio in Cecoslovacchia fu sostituita dalla Giulia; un prospettato viaggio in Costa Azzurra con Puccio, non ebbe luogo per una sua *debacle* agli esami.

La Cinquecento blu, però, si riempì di gloria cittadina e siciliana.

Parcheggiata, dentro la Cittadella Universitaria di via Androne, all'epoca del mio internato in Fisiologia, fu punto di riferimento di molti e molte.

Da giugno a settembre raramente mancava il parcheggio al lungomare di Acitrezza. La cittadina dei Malavoglia era la nostra meta serale quotidiana; il muretto ospitava i giovani vitelloni; era facile (anche se non facilissimo) trovare parcheggio davanti al muretto o nei suoi paraggi. Qualche volta si metteva in moto per un rapido giro d'ispezione in paese, in cerca di altri amici e amiche. Più spesso, rimaneva parcheggiata nella piazzetta a sud, discreta alcova, più spesso parlatorio, per

LE AUTO

tutta la banda. Qualche volta saliva sui tornanti dell'Eden Riviera...

Mi accompagnò a tutti gli esami del terzo, quarto, quinto e sesto anno d'università, spesso ripetendo scaramanticamente giri viziosi prima di approdare alla sede d'esame di turno. La sera dopo l'esame, stava meglio anche lei; non sbagliava un cambio, quando si andava a festeggiare, Acireale, Capomulini, S.Maria la Scala. Sopportò le mie delusioni d'amore (che smaltivo imponendole sollecitazioni pazzesche) e gioì per gli innamoramenti di breve durata e le poche avventure. A Taormina era conosciutissima.

San Gregorio era una meta frequente, perché c'era una pizzeria a buon mercato. Non si calcolava il costo in più che il trasferimento avrebbe comportato, si andava e basta.

Su per i tornanti di Ficarazzi tallonava gloriosamente il rosso *GT Alfa Romeo junior* di Tano. Talvolta, affrontando agilmente gli stretti tornanti, dava punti anche a quel bolide.

Con me pilota, e Filippo Tornetta navigatore, portò in tre ore e quindici minuti, da Catania piazza Verga e Palermo Casa Professa, i disegni che servivano a Luigi per la laurea; l'autostrada non c'era, e il suo bicilindrico cantava allegramente ed in modo assolutamente intonato, per i tornanti di Santa Caterina Villermosa e quelli delle due Petralie. Consegnati i disegni tornammo subito indietro, questa volta in poco meno di quattro ore, non era più il caso di correre.

Non mi vide Dottore. Nel 1970 cambiò padrone; l'acquistò Giuseppe Gulisano, giovane assistente del prof. Francaviglia. Continuai a vederla ogni giorno, in Clinica Medica.

Poi la rubarono, e non la vidi più.

MITO CHE CONTINUA ...! Nel 1970, il mio regalo di laurea fu la *bomba*! Un sogno!

Il ruolo di seconda casa lo interpretò ancora meglio della Cinquecento blu. Oltre al whisky c'era anche la grappa, la bottiglietta di profumo non era nel vano portaoggetti, ma in un elegante *necessaire* in pelle che ospitava anche rasoio, *after shave* ed altri generi di prima sopravvivenza.

Ammiratela con rispetto, la Bomba, è un Mini Cooper 1000! La targa CT 237308.

Cominciò la carriera secondo lo stile della Cinquecento; andava spesso ad Acitrezza, ma ancora più spesso a Capomulini. Quando, lasciando la nazionale, svoltavo a destra per la provinciale, con una magnifica doppietta quarta-seconda, e successiva progressione seconda-terza-quarta, rispettando perfettamente la coppia ..., quando accadeva tutto ciò, da casa Mistretta avvisavano gli amici del mio arrivo.



Estate 1970 – La Bomba (Mini Cooper CT 237308)

Sulla Acicastello San Gregorio non ebbe rivali; sui tornanti di Taormina, rimorchiò anche più della Giulia.

Le sue glorie varcarono lo stretto, furono italiane.

LE AUTO

Nel dicembre 1970 spadroneggiò a Bormio dove, ospite di amici conosciuti l'estate precedente, trascorsi due meravigliose settimane di sci e di intensa amicizia. Sulla strada Bormio Livigno onorò il mito che le sue antenate s'erano conquistato agli inizi degli anni '60 al *Rally di Montecarlo*. Era una strada sterrata, che d'inverno si innevava totalmente e non veniva spazzata; s'aspettava il disgelo. È quella la zona più fredda del Paese, dove d'inverno si evita anche di seppellire i morti. Le bare vengono sepolte nella neve e s'aspetta la primavera.

Nei giorni feriali la strada era poco frequentata, ed io provavo tutte le tecniche di guida sulla neve, dal testacoda controllato, alla curva in derapata rettilinea, con le ruote in totale controsterzo pronte ad imboccare il rettilineo all'uscita della curva.



Dicembre 1970 - La Bomba a Bormio e sulla innevatissima Bormio - Livigno

Nell'estate del 1971 mi accompagnò nel viaggio sulla riviera romagnola; compagno d'avventura Cesare Scavonetto. Campo base fu la soffitta d'una pensione familiare; campo operativo il lungomare tra Riccione e Gabicce, lungo il quale la Bomba, procedendo lentamente, col roco rombo del motore al minimo, amplificato dalle due marmitte da competizione, sembrava lanciare richiami subliminari alle ragazze che s'avviavano alle discoteche. Si riempì di gloria rimorchiando per alcuni giorni. Poi mise il broncio; mi ero innamorato anche lì.

LE AUTO

In inverno è stato il mezzo di evasione mio e di Venanzio, col quale ogni domenica ci recavamo in montagna. Nel febbraio del 1972 fu protagonista di un'epica scalata al rifugio Sapienza, in una giornata in cui nessun altro e nessun'altra auto arrivò alla meta.

Fu lei, guidata da Venanzio, a ricondurmi a casa quando mi ruppi il ginocchio sull'Etna.

Durante la convalescenza, anche se camminavo con i canadesi, usai spesso la Minimatic di papà, che potevo guidare proprio perché automatica e perché la mia gamba offesa era la sinistra. In quel periodo papà usò stabilmente il Mini Cooper, riconquistando rapidamente il diritto al titolo di *Cavaliere sprint* che, dopo la Giulia, la Minimatic aveva certamente offuscato.

Papà, anche dopo la pensione ufficiale, continuava ad andare in Clinica Medica per preciso incarico del Prof. Francaviglia; portieri, Medici e Infermieri ne avvertivano l'arrivo quando papà era ancora davanti la Clinica Ostetrica. Lui cercava di evitare ogni rumore, ma le marmitte originali Cooper da competizione rombavano indipendentemente dal desiderio di chi guidava.

Con lei, ho incontrato l'*amore*, Elena era affascinata dalla Bomba, che era diventata la nostra dimora.

Credo sia stata Elena a decidere quando e come *lasciarsi conquistare* da me; sono sempre le donne a decidere!, di certo la Bomba conquistò Elena!

Quando il nostro *feeling* fu ben chiaro ai nostri genitori, quasi ogni sera, appena uscito dall'ospedale, passavo a prendere Elena per andare fuori a cena.

In quel periodo suo padre lavorava all'incisione di numerose lastre di rame che stava preparando per alcune serigrafie ed acqueforti. Lavorava di bulino, seduto al tavolo dello studio, ed Elena stava spesso in poltrona, accanto a lui, a leggere ed ascoltare musica.

LE AUTO

Improvvisamente lei chiudeva il libro, si alzava dalla poltrona e baciava il padre dicendo: *ciao, sta arrivando Giuseppe!*
Subito dopo squillava il citofono, ero io.



Ma come fai a sapere che Giuseppe sta per citofonare?, era il quesito cui Pippo non sapeva trovare risposta.

Era il rombo della Bomba; all'incrocio tra corso Italia e viale Vittorio Veneto, al verde del semaforo il rombo della Bomba, alla velocità del suono, giungeva sino al decimo piano di corso Italia 213.

Poi la Bomba invecchiò; la sua manutenzione divenne sempre più costosa; per qualche tempo l'ho rivista parcheggiata a San Giovanni la Punta; poi non più.

CITROËN. Nel 1973 abbandonai l'auto sportiva per un'auto di concezione totalmente diversa, ma parimenti affascinante. Desideravo un'auto più grande e più ... comoda.

Luigi aveva portato in famiglia una ventata automobilistica nuova, con il ferro da stiro, la *Citroën ID*. Era l'auto del futuro, con la quale, nei fumetti, l'ispettore Ginko inseguiva la Jaguar E di Diabolik. Auto sofisticatissima, erede della *Tout Avant* con cui *Monsieur Citroën* aveva rivoluzionato la concezione dell'automobile. Anch'io ne rimasi affascinato, soprattutto dalle sospensioni idrauliche, dagli assetti variabili che assumeva in funzione del terreno.

E così arrivai alla prima Citroën GS, CT 336251, carta da zucchero metallizzata. Iniziava l'era delle Citroën, che sarebbe durata quasi di vent'anni.

Una sera, dopo una pizza sulla collina di Acitrezza, mentre eseguivo un'inversione di marcia in una strada alquanto angusta finii con le ruote posteriori dentro un fosso. Scesi dall'auto e vidi che era posata sul pianale, con le ruote posteriori che penzolavano nel fosso. Elena era preoccupata per l'auto e per il ritardo che avremmo portato; io anche. Poi un lampo nella mia mente, ma questa è una Citroën! Azionai la leva delle sospensioni idrauliche, che regola i livelli di altezza della vettura; l'avantreno si sollevò mentre le ruote posteriori si abbassarono scendendo verso il fosso. Fecero presa e in un attimo ne fummo fuori. Meglio che un fuoristrada.

Fu l'auto mia e di Elena, con la quale passammo l'anno di fidanzamento ufficiale, e con la quale andammo via insieme, con me alla guida, dalla chiesa dove avevamo celebrato il nostro matrimonio.

Il ricevimento era fissato al Club della Stampa, nella storica sede di San Giovanni Li Cuti, la Nave. Andai su per via Etnea sino al tondo Gioieni. In molti guardavano quest'auto lucidissima, con una sposa seduta davanti e lo sposo che guidava; era ancora prassi comune che gli sposi usassero un'auto con autista.

LE AUTO

Sulla circonvallazione Elena si accorse che alcuni dei mille bottoncini del suo stupendo abito erano usciti dalle asole, e mi chiese di accomodarli prima di arrivare al ricevimento. Accostai a destra, con i quattro lampeggianti (novità per quegli anni) accesi; lei mi volse la schiena ed io abbottonavo i bottoni sganciati. Qualcuno rallentò ad ossevarci, forse pensando, da buon catanese, *mancu 'u tempu?*

Il viaggio di nozze fu assolutamente anticonformista e la GS ebbe un ruolo determinante. La nostra meta fu la Valle d'Aosta, in tenda, con la nostra splendida *vis à vis*.

Il desiderio per l'avventura ed il *en plen air* erano maturati in me, ma anche in Elena, durante la convalescenza della frattura del ginocchio.

Il viaggio fu fantastico e la GS all'altezza della situazione; l'unico problema ero io; memore dell'avventura nel fosso le chiedevo prestazioni quasi impossibili. Sul Piccolo San Bernardo le imposi un percorso fuoristradistico, e restai impantanato. In ogni caso fu all'altezza della fama, venne fuori con i propri mezzi.

Alla fine di febbraio del 1976 accolse il baby pullman con Alessandra. La famiglia cresceva, e l'attrezzatura da campeggio doveva cedere lo spazio del sedile posteriore alla nuova principessina. I viaggi non potevano essere più molto spartani come quelli di papà e mamma da soli.

E la GS si dotò di un'appendice, il carrello rosso e arancione sul quale trovò posto tutta l'attrezzatura da campeggio, alcuni bagagli ed un frigorifero da sessanta litri. Qualche anno dopo ospitò anche un motore fuoribordo e, sul tetto, la barca Alessandra.

Così equipaggiata stabilì un record che merita di essere raccontato; Catania Letoianni in ventisette ore!

La nostra meta iniziale era *Eraclea Minoa*, insediamento archeologico dove esisteva un ottimo campeggio (così dicevano i libri del Touring Club) immerso in una pineta, dal quale con la

LE AUTO

barca si poteva raggiungere la sede di un antichissimo bradisismo che aveva fatto sprofondare la città nel mare.

Arrivammo in tre ore; andammo giù per una ripidissima discesa nel folto della pineta che era bellissima. Ma del campeggio nessuna traccia. Accostai alla sbarra di una stradina e diedi voce; qualcuno rispose, mi raggiunse e mi spiegò che il campeggio adesso era chiuso. Succedeva sempre così; aprivano, attendevano i contributi regionali, simulavano una enorme passività e chiudevano. Poi si ricominciava. Chiesi di campeggi alternativi. Nulla.



La prima Citroen GS, attrezzata con un carrello per il campeggio, ed il porta barche sul tetto; in basso la mitica tenda *vis à vis*; in secondo piano il muso della GS e il carrello che ospitava il frigorifero, la dispensa e il guardaroba

LE AUTO

Tornammo indietro, questa volta per la ripida salita, giocandomi qualche strato della frizione. Riguadagnata la statale ci fermammo presso una stazione di servizio a consultare le nostre carte.

Decidemmo di raggiungere Sciacca; non era lontana, sempre sull'ipotenusa della Sicilia, sul mar d'Africa, e prometteva d'essere un luogo interessante, con un mare bellissimo.

Arrivati a Sciacca percorremmo due o tre volte, col carrello al seguito e la barca sul tetto, le due strade principali a senso unico, prima di trovare qualcuno che ci indicasse il campeggio che avevamo scelto.

Alessandra si comportava benissimo, di solito dormiva, oppure stava beata tra le braccia di mamma.

L'ingresso del campeggio era indicato subito a ridosso di un passaggio a livello; lo trovammo, ma restammo sorpresi nel constatare che la strada centrale del camping si snodava tra due ali ... di palazzi condominiali.

Ormai era tardi, in qualche modo avremmo dovuto passare la notte; alla reception chiesi se avessero un bungalow; avrei montato la tenda soltanto l'indomani. Il bungalow c'era, mi diedero la chiave e mi dissero di scendere verso il mare.

Un bungalow in riva al mare non è male, forse potremmo rimanere nel bungalow, dissi ad Elena, che saggiamente rimandò ogni decisione al giorno dopo.

Lungo la strada del camping si affacciavano, disordinate, delle radure da cui facevano capolino fiochi lumi; si intuivano roulotte e tende. Beh, domani vedremo!

La strada finiva in uno spiazzo bloccato da un grande portone in ferro, oltre il quale s'udiva l'onda e la risacca.

Scesi dall'auto cercando il bungalow; altri campeggiatori mi indicarono i bungalow, erano tutt'intorno.

Una morsa mi prese alla bocca dello stomaco; due ringhiere, a destra e sinistra dello spiazzo, portavano a due mezzanini ringhiera, sui quali si aprivano le piccole porte di squallidi monovani; quelli erano i bungalow. L'incaricato della reception

LE AUTO

ci raggiunse e ci guidò al nostro ricovero, portandoci lenzuola e federe.

Le pareti erano *rosa shocking*, disordinatamente picchettate di puntini neri, che scoprimmo essere i cadaveri di zanzare freddati da precise pantofolate; l'alone intorno non lasciava dubbi.

Elena si rifiutò di dormire su quelle lenzuola; tirai fuori dal carrello i nostri sacchi a pelo, li buttai sul letto e, con Alessandra in mezzo, ci coricammo attendendo pazientemente il mattino.

Il mare, forse era bello; ma lo squallore intorno ci indusse a ripartire. In altre occasioni mi sarei inventato una necessità legata al mio lavoro di medico, per giustificare la repentina partenza. Quella volta no; dissi che il luogo faceva schifo e che avrei segnalato il tutto al Touring Club.

E dove andiamo? Con Elena ci interrogammo e ci rispondemmo con gli occhi; al nostro camping *Paradise* di Letoianni.

All'area di servizio di Sacchitello la sosta fu lunga, preparai il latte per Alessandra, attendemmo che lei iniziasse serenamente il chilo, e poi ripartimmo. Un'ora e più per attraversare Catania da sud a nord, evitando di passare da casa.

Ventisei o ventisette ore dopo che avevamo lasciato via De Roberto, montavo la tenda a Letoianni.

Andò su è giù per l'Italia diverse volte. Prima trainando il carrello, dopo la roulotte, finché non ne poté più.

Fu sostituita da un'altra GS, questa volta Pallas, con la sigla che contraddistingueva la classe più lussuosa della casa parigina; addirittura con l'aria condizionata.

Questa nuova GS, verde, fu protagonista di uno storico ritorno in Val d'Aosta che ricordo in altre pagine.

Fu l'auto che accolse Claudia. Non ebbe lunga vita; il condizionatore ed il traino della roulotte, entrambi concomitanti nel periodo estivo, la fiaccarono presto. Ma fu un incidente, del quale conservo scarsa memoria, a metterla definitivamente fuori gioco.

LE AUTO

Nel 1974 il regalo di laurea e di matrimonio di Pippo e Lina ad Elena fu una FIAT 127. Da studentessa Elena aveva anche lei una Cinquecento L, rosso mattone con la quale si prodigò in una serie di *performance* che sono rimaste nella storia, come il parcheggio nella guardiola di Corso Italia. Si racconta che Pippo, rientrando a casa, vedendo tutto quel disastro, ma non la macchina, che era già stata rimossa, esclamasse: *è tornata mia figlia?*

Dopo la laurea Pippo trattenne per sé la Cinquecento e, con l'aiuto di nonno Peppino, regalò alla figlia dottoressa la 127.

Non fu una macchina fortunata; la usavamo con piacere, ma beveva benzina come un veneto il vino, forse di più.

Fu sostituita da una *Citroën Dyane*, che impersonava il duplice ruolo di utilitaria e di fuoristrada. Ci accompagnò in tante gite domenicali e ci aiutò ad educare le nostre figlie al contatto con la natura.



La Citroen Dyane – prima campagnola fuoristrada della famiglia

Epica fu la risalita del greto del torrente Savoca ed il fuoristrada sino alla splendida chiesa bizantina dei SS. Apostoli Pietro e Paolo.

Con la *Dyane* in pieno servizio effettivo e la GS fuori uso, nel 1982 arrivò in famiglia l'ammiraglia, la ...

LE AUTO

CITROËN CX PALLAS. L'auto del professore!

Un'auto magnifica, di grandissimo comfort; con Mario Ferrara andammo a Firenze in dodici ore, con le cravatte al collo e le giacche appese alle grucce. Parcheggiammo e freschi e riposati ci dedicammo ai nostri impegni fiorentini.

Per la roulotte è stata un magnifico trattore; le sospensioni idrauliche consentivano di caricare l'interno della roulotte senza avere un'attenzione eccessiva alla distribuzione del carico, cosa indispensabile con quasi tutte le altre vetture.

Con la CX e la casetta dietro, abbiamo girato l'Italia.

È stata l'auto degli anni ottanta, muta testimone delle tribolazioni e delle gioie che quegli anni riservarono alla nostra famiglia.

È stata l'auto che per più di dieci anni ha portato a scuola le mie figlie, ogni mattina; l'auto con la quale abbiamo viaggiato a lungo, nella quale ognuno di loro ha dei ricordi, che di tanto in tanto, nelle nostre chiacchierate familiari, riaffiorano con nostalgia.

Quando pioveva, e le strade di Catania divenivano fiumi che talvolta uccidevano, e la via Gramsci di Gravina un fiume vorticoso da noi chiamato *fiume kitikiti*, la sollevavo agendo sulle sospensioni e guadavamo senza problemi.

Un'auto favolosa, non solo per la comodità ed il comfort abitativo, ma soprattutto per la meccanica idraulica, le sospensioni e l'idroguida. Il ritorno dello sterzo, dopo una curva, era automatico e pressoché istantaneo, dovevi prenderci la mano. Nella leggera imbarcata con cui l'auto accompagnava il ritorno dalla curva, le monetine che tenevo sul porta oggetti davanti il cruscotto scivolavano producendo un caratteristico rumore.

Quando la CX era già in pensione, una sera uscimmo con lei per un giro; andammo a cena fuori, e al ritorno le bambine, ormai grandi, sonnecchiavano. Ad una curva il rumore delle monetine emerse puntuale nel silenzio dell'auto; tutte e tre aprirono un occhio e dissero: *il rumore dei viaggi della nostra infanzia!*

È una loro storia e, se vorranno, un giorno la racconteranno.

LE AUTO

Nel 1986 vendemmo la roulotte e in famiglia arrivò il camper, col quale viaggiamo per l'Europa. L'esigenza di un'ammiraglia non c'era più e la CX andò in pensione, usciva ogni tanto, attendendo che divenisse un'auto storica. Ma era un diesel e non sarebbe stato possibile.

Le ultime apparizioni ufficiali, in grande stile della CX furono i matrimoni di Letizia ed Alfredo, e di Claudio e Monica.



... l'auto della sposa ... (matrimonio di Letizia nel 1994)



... la CX ad Accastello per il matrimonio di Claudio e Monica nel 1996

Poi uscì sempre meno; una sera guadagnò ancora una volta il fiume *kitikiti*, ma aspirò un po' d'acqua dal sistema di raffreddamento, bruciando la testata. Comunque andava ancora. Poi, il mio trasferimento a Padova ridusse sempre più il numero delle volte in cui venne messa in moto, finché grippò.

LE AUTO

Rimase in garage ancora per due anni, ed era una tristezza riscoprirla sotto il suo telo, perfetta nella carrozzeria, sempre confortevole nei suoi interni, ma immobile, paralitica.

Ero disposto a ripararla, ma nessuno fu disposto a venirla a prendere; andò via un giorno assolato di maggio o giugno del 2000.

Io ero a Padova, la salutarono le mie figlie; mi dissero al telefono: *papà è stato meglio che tu non ci fossi!*, sono sicuro che strappò qualche lacrima ai loro occhi.

Nell'era del camper, le auto di ogni giorno, sia per me, sia per Elena, furono le *Citroën AX*. Elena ne ebbe due, una magnifica diesel che andava meravigliosamente, e che venne distrutta in un incidente dalle parti di Fasano un tredici dicembre degli anni novanta, il giorno del terremoto nel siracusano.

Io ebbi una fantastica *Citroën AX GT 1400*, nera!

Ritornavo all'emozione della vecchia Bomba, ma il ruolo era diverso, e diversi erano gli anni, quelli numerici del calendario, ed i miei.

L'*AX GT* fu l'auto sulla quale impararono a guidare le mie figlie, rinnovando una vecchia storia; con la sola differenza che non fui io a presentarle agli esami; i tempi non lo consentivano più, ed io non ero bravo come mio padre.

Gli anni novanta furono gli anni clou dell'attività sciistica delle mie figlie; all'Agonistica Sci K, il mio vecchio sci club nato dalla diaspora dello Sci CAI Catania, ritrovai vecchi amici ed i loro figli che rapidamente divennero amici delle mie.

LE AUTO



... a destra la AX 1200 di Elena, al centro l'ammiraglia, a sinistra la AX GT



Il parco auto Citroen degli anni ottanta

Andavamo in montagna ogni domenica, spesso anche il sabato, talvolta qualche pomeriggio feriale. Il camper non c'era più. L'AX GT andava magnificamente, ma era divenuta insufficiente per ospitare l'attrezzatura di quattro equipaggiati sciatori e spesso di qualche amico delle figlie.

LE AUTO

C'era poi il problema delle catene, gli anni passavano, la sindrome polimetabolica (la pancetta) aumentava, e non avevo più tanta voglia di montare e smontare le catene, operazione che, tra l'altro, ci faceva perdere minuti preziosi di sci.

Bisognava trovare una soluzione.

Nell'ambito di un resetting delle proprietà di famiglia, le AX cambiarono proprietari!

Il GT divenne la prima auto di Alessandra nel 1994; l'AX 1200 la prima auto di Francesca nel 1996

Un'altra storia, altre pagine ed altri autori.

DISCOVERY – LAND ROVER

DUn altro mito arriva in famiglia, un altro sogno che si realizza. Tra i tanti sogni automobilistici, il fuoristrada è sempre stato ai primi posti, fantasticando avventure per monti e valli. È stato un sogno sempre esternato con gli amici; una sera, sul finire degli anni settanta, passeggiando per via Indipendenza a Bologna, con Elena, Emma ed Emilio Cottini, incrociammo parcheggiata una Range Rover e ricordo con esattezza Emilio chinarsi verso terra ed esclamare: qui è caduto un pezzo del cuore di Pippo!

Il fuoristrada, dicevo, non un fuoristrada, perché per me doveva essere una Land Rover; la Range era già troppo grande e troppo cittadina. *Il fuoristrada*, ovviamente, ma era una soluzione costosa.

Per un anno valutammo, soprattutto io e le figlie, l'opportunità di prendere un'auto d'occasione, a poco prezzo, da usare solo la domenica, oppure di abbandonare l'idea *del* fuoristrada per *un* fuoristrada.

Un pomeriggio andammo a vedere una UAZ, color cachi, sembrava un residuo dell'*Africa Korp*; vedendola Alessandra esclamò: *ma è un carro armato, ci manca solo il cannone*. Non la provammo neppure. Una mattina, la incrociammo nei pressi della chiesa di San Pietro e Paolo, su per il greto del Savoca; faceva un baccano indemoniato; fummo felici di non averla comprata.

Preventivi su preventivi per svariati mesi. Fummo lì lì per acquistare una Lada Niva rossa, avevamo considerato anche il costo dei cerchi in lega e gli interni in radica. L'avevamo provata. Per l'Etna sarebbe andata benissimo, ma se avessimo voluto fare un viaggio tutti insieme sarebbe stata insufficiente. Poco spazio per i bagagli, poca velocità su strada e autostrada.

Il consiglio di famiglia deliberò all'unanimità che con qualche sacrificio in più su altre voci di spesa, il gran passo sarebbe stato possibile.

LE AUTO

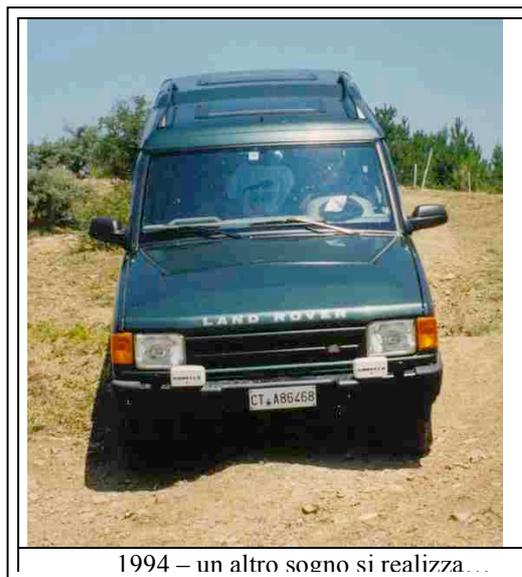
E così quel 12 maggio del 1994, qualcuno accompagnò me e Claudia a ritirare il nostro Land Rover Discovery Tdi; colore verde inglese, con interni beige, ancora tutto made in England. Il fuoristrada che poteva vantare che oltre il 60% dei modelli prodotti per il mercato non militare era ancora marciante.

Non so se quel giorno ero più emozionato io o Claudia, come non so se quel 2 ottobre del 1952 fossi più emozionato io o mio padre.

È certo che quando arrivammo a casa l'emozione fu di tutta la famiglia, compresi Venanzio e Lella (che ormai abitavano alle Querce) fuoristradisti da sempre.

Rispolverai le vecchie carte militari dei tempi dell'Etna anni settanta con segnate tutte le strade sterrate, lessi e studiai i manuali di guida fuoristrada, cercavo di assorbire gli elementi fondamentali, ascoltavo e memorizzavo le esperienze degli altri, da Venanzio a Gigi di Pino e altri appassionati.

Claudia mi fu particolarmente vicina in questo training; il nostro



1994 – un altro sogno si realizza...

banco di prova fu il greto del torrente Savoca, che avevamo già percorso con la Dyane e che proprio per questo fu un campo scuola privo di rischi ma sul quale potei provare tutte le principali tecniche serenamente e senza imprudenze.

Imparai l'uso delle ridotte, il blocco del differenziale, a dosare bene la pressione del piede

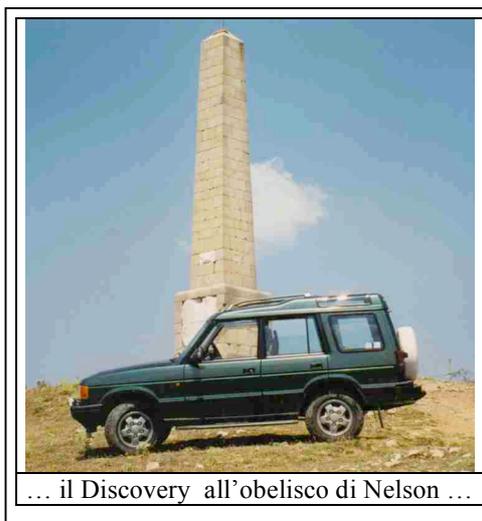
sull'acceleratore.

LE AUTO

Imparai che i passaggi difficili andavano valutati attentamente, magari percorrendoli prima a piedi, decidendo il percorso da seguire, su quale striscia di terreno posare le ruote e la marcia da utilizzare, che doveva rimanere la stessa per tutta la durata del passaggio, senza cambi. Cambiare marcia espone infatti al rischio che essa non entri prontamente lasciando l'auto priva di potenza ed aderenza. La marcia deve essere continua e in progressione continua, con le cinture di sicurezza non allacciate, per poter abbandonare più facilmente e celermente l'auto in caso di pericolo di ribaltamento.

Imparai che nel guardare un torrente non si deve staccare mai il piede dall'acceleratore perché la marmitta risucchierebbe acqua bloccando il motore nel bel mezzo del guado.

Ovviamente i sogni di tanti anni si concretizzarono rapidamente, dopo il greto del Savoca vi furono Cesarò e Villa Miraglia, monte Soro e il biviere dei Sollima, nomi mitici che tante volte avevo udito nominare e che adesso erano anche alla mia portata.



La terza meta fu l'obelisco di Nelson, nel territorio di Bronte, percorso non molto difficile per sé, ma reso tale dai profondi solchi scavati dai fuoristradisti durante le piogge.

Dell'equipaggio che raggiunse l'obiettivo, oltre me e Claudia, faceva parte anche Elisabetta, la sua amica del cuore. Tutta la base dell'obelisco era incisa

di nomi e date; trovai un Carmelo Albergo, ma senza data, mi piacque immaginare che fosse l'incisione dello zio montanaro che non avevo mai conosciuto.

LE AUTO

Una volta imparato bene il percorso tornavamo sul luogo per una gita con tutta la famiglia.

La prova del fuoco fu durante un'ennesima scalata del Savoca. Giunti al livello più elevato da noi raggiunto nelle precedenti escursioni, io e Claudia stuzzicati da un magnifico pomeriggio, dopo aver consultato rapidamente la carta stradale del Touring Club scala 200.000 ed osservato le piccole linee che indicavano solo in parte le sterrate, decidemmo di andare oltre, e di scendere dal versante opposto. Si trattava di lasciarci alle spalle le poche case di Antillo e valicare i monti, attraverso sterrati e fuoristrada, verso la statale interna che, secondo la carta, avremmo dovuto incrociare nel tratto tra Portella Mandrazzi e Novara di Sicilia.

Lo spettacolo dei monti e delle vallate indorate dai raggi del sole evocavano immagini finora viste soltanto sullo schermo televisivo, la guida era piacevolissima, ogni tanto ci scambiavamo uno sguardo intenso, ad entrambi brillavano gli occhi.

Poi, ad un certo punto dovemmo arrestarci; la piccola strada tracciata a mezza costa sul fianco della montagna, appena un po' più larga del Discovery, era franata per metà. Alla nostra destra c'era la profonda vallata, un burrone; a sinistra il ripido costone della montagna di terra ferrosa, colore rosso cupo accentuato dai raggi del sole del tramonto.

Scendemmo e passammo a piedi al di là della frana; le scelte possibili non erano molte, o indietro tutta la strada in retromarcia fino alla prima possibilità di inversione, o superare la frana. Andammo avanti e indietro più volte, misurando la larghezza disponibile con i nostri passi. Il pezzo di strada rimasto era quasi la metà dell'auto.

Dopo aver attentamente valutato la consistenza omogenea del terreno, decidemmo di tentare di passare, posando le ruote di destra poco lontano dal ciglio della frana e quelle di sinistra sul fianco della montagna.

Claudia, cui avevo consegnato il cellulare e la ricetrasmittente, anche se in quel luogo non c'era campo Telecom e in quel

LE AUTO

momento non si sentiva nessun radioamatore, mi avrebbe guidato da terra. La manovra fu carica di emozione e di tensione, ma perfetta.

Attaccai il passaggio con la seconda ridotta; le ruote artigliavano egregiamente il terreno. Salii sul costone a sinistra inclinando l'auto di venti o trenta gradi verso valle. Claudia, sicura di sé, muoveva le braccia come gli assistenti aeroportuali che guidano il parcheggio degli aerei; un po' più a sinistra, bene così, a destra sei sulla strada ancora buona per almeno venti centimetri; avanti, avanti così, ormai sei fuori! Rimisi l'auto in orizzontale, al centro della strada; folle, freno a mano e giù a terra. Un favoloso *give me five* con Claudia, poi un forte abbraccio con mia figlia, e insieme ci voltammo a guardare la frana!

Vorrei tanto che Claudia descrivesse quei momenti dal suo punto di vista, cosa ha pensato, le emozioni, le paure.

I raggi del sole si facevano sempre più obliqui; la tensione riprendeva, non volevo essere colto dall'oscurità; non avevo idea di quanto mancasse all'asfalto, ma tentai di non trasmetterla a Claudia. Aiutati, poco, dalla carta, e molto dal senso di orientamento, procedevamo verso ovest, con un po' d'ansia e un po' di gioia, che certamente sarebbe esplosa quando avessimo raggiunto l'asfalto.

Cammina cammina, come nelle favole, giungemmo alle spalle di una fattoria; finalmente, dopo tanto deserto, un insediamento umano. Era già buio; mi fermai, per correttezza, dando voce agli abitanti; venne fuori il maschio di casa cui spiegai l'impresa che avevamo appena concluso chiedendo il permesso di passare sulla sua proprietà per raggiungere la provinciale. Ma certo, ci disse, forse eccitato dall'evento che gli stava capitando.

Eccitati e felici procedemmo per un centinaio di metri verso l'uscita. La casa era ancora in costruzione, il cancello non era ancora stato montato, ma i pilastri sì. Forse il passaggio era più stretto del Discovery. Mi balenò in mente la necessità di dover telefonare a Elena chiedendole di venirci a prendere; lasciare lì il Discovery e tornare di giorno con qualche amico esperto per portare via l'auto, magari smontando alcune parti dell'auto,

LE AUTO

predelle, scalini, specchietti. Claudia andò a misurare con i passi la larghezza tra i pilastri e quella dell'auto, fece due conti e mi disse di provare. Lei sulla provinciale, oltre i pilastri, io alla guida con gli specchietti chiusi; un po' più a destra, ancora un po' a sinistra, destra, destra, così, sì; ancora a sinistra, così, vieni avanti dritto. Tra i pilastri del cancello e le fiancate del Discovery non passa nemmeno un quaderno.

Poi le ruote furono tutte e quattro sull'asfalto; disinserii le ridotte, salutammo il nostro ospite e via sulla provinciale e poi sulla statale. Dopo la prima curva la gioia e l'entusiasmo esplosero all'unisono in me e mia figlia. Ripetemmo e commentammo cento volte tutte le singole fasi di questa avventura.

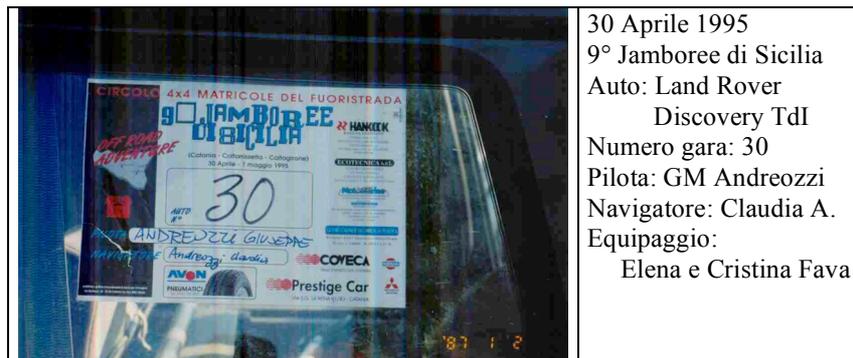
Appena il telefonino segnalò la presenza di campo chiamammo Elena per informarla su dove eravamo e preannunziandole che a cena avremmo raccontato tutte le sensazioni provate nel superare le varie difficoltà, definendole con due sole parole: *emozioni forti!* Emozioni veramente forti mi ha regalato quest'auto, scaricandomi totalmente sul piano psicologico e dandomi nuova forza per affrontare la quotidianità.

Altra memorabile impresa fu la partecipazione al 9° *Jamboree di Sicilia, il 30 Aprile ed il 1° Maggio del 1995.*

Certamente è stato il percorso più impegnativo che ho affrontato. Oltre cento vetture, una organizzazione perfetta da parte del Club Matricole del Fuoristrada. Il mio equipaggio era composta da me come pilota, Claudia navigatore, Elena e Cristina passeggeri. In questa occasione Claudia superò se stessa. Appena alla punzonatura ci consegnarono il numero di gara e tutto il materiale ed il programma della manifestazione, lei si impossessò del *road book*, che sarebbe stato il punto di riferimento del percorso. Ne colse subito il significato dei simboli e l'uso che avremmo dovuto farne. Duecento metri curva a destra, poi trecento a sinistra, due chilometri e trecentocinquanta metri strada agevole, poi curva a sinistra e contro curva a destra.

LE AUTO

Queste parole risuonavano nell'auto, perfettamente scandite da Claudia, durante i passaggi più importanti. Guardavo il tracciato ed il contachilometri parziali che azzeravo alla fine di ogni pagina del libro, più che il paesaggio. Guidavo sulle indicazioni di Claudia e alla distanza preannunciata svoltavo anche senza precisi riferimenti sul terreno.

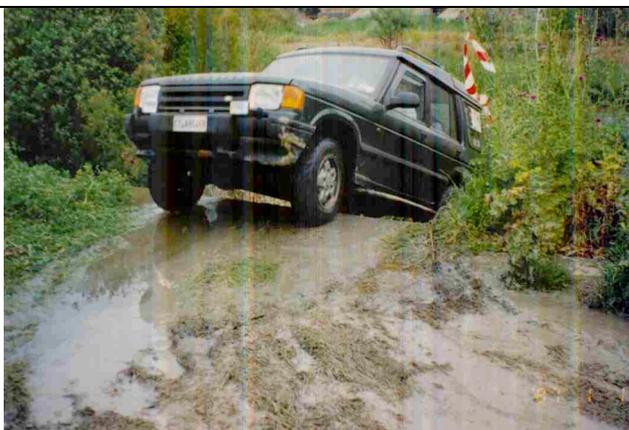


Fu un'esperienza meravigliosa. I passaggi impegnativi si alternavano a lunghi percorsi di attraversamento, guadi, soste, rimozione dei reticolati dei campi e loro risistemazione.



LE AUTO

Avevamo lasciato l'asfalto nei pressi di Motta S. Anastasia, risalendo l'argine destro del Simeto. All'altezza di ponte Barca, in prossimità della centrale dell'ENEL guadammo il fiume, con le ruote poggiate sui grossi ciottoli del fondo, sconnessi e scivolosi, l'acqua che raggiungeva metà dell'altezza degli sportelli, la marmitta sotto il livello dell'acqua. Seconda ridotta, progressione continua, senza alzare il piede dall'acceleratore, gracchiò la voce di Venanzio dalla ricetrasmittente. Tensione forte di tutto l'equipaggio, ma anche gioia per ciò che stiamo facendo. Poi la risalita dell'argine sinistro e via agli urrà e ai complimenti.



... uscita dal guado del fiume Simeto all'altezza di Ponte Barca...

Da Motta, riprendemmo l'asfalto nei pressi di Caltagirone, dove il percorso ci proponeva la risalita di una mulattiera pazzesca, grossi massi, levigati dalle piogge, dal vento e dagli zoccoli dei muli e degli asini. Ridotte e via. Andando su ebbi un momento di incertezza e mi arrestai con alcune ruote nei fossi. Una sola era in posizione ottimale; blocco del differenziale e veniamo fuori facendo presa su quell'unico appoggio. La sera pernottammo all'Hotel San Michele di Agrigento; tutti gli equipaggi cenammo insieme, commenti, sensazioni, battute prese in giro; un nuovo mondo di amici.

Il giorno dopo il percorso fu più facile, godemmo di panorami inestimabili, su e giù per le vallate e i monti che tantissime volte

LE AUTO

avevo ammirato passando sull'autostrada Catania Palermo, il cui nastro grigio si vedeva laggiù in lontananza.



Mondi di un tempo passato, greggi e mandrie. Tutto bellissimo. Masserie deserte, di una bellezza indicibile; il dubbio che alcune di esse fossero prigioni di sequestrati. In due giorni quasi trecento chilometri di sterrato. Fantastico! Progettammo subito di partecipare ad altri raduni del genere.



La vita però portò me e il Discovery su un'altra rotta; rimane adesso il mio guscio di estrema sicurezza nelle nebbie padane. Due volte l'anno mi porta da Padova a Catania in quattordici ore, talvolta rinnova i ricordi dei primi

anni sul greto del Piave, sugli sterrati ghiacciati del bellunese, Cortina, malga Misurina, san Martino e malga Ces, Zoldo, Pecol, Alleghe, o tra i boschi della val Pusteria. Ma si è ricoperta di gloria anche in terra slovena e sulla costa dalmata, dove ha anche bagnato le ruote anteriori nell'alto Adriatico.