

Tre scrittori raccontano la «rivoluzione a due ruote» che ha cambiato il costume italiano

CHI, OGGI, PENSA alla Vespa, pensa ai giovani, o comunque a un modo giovanile di affrontare la vita; ma non sempre è stato così. Negli anni bui dopo la seconda guerra mondiale, quando ancora nelle nostre città non si era finito di togliere le macerie dei bombardamenti, la Vespa precedette e sostituì l'automobile come veicolo della ripresa economica. L'Italia che lavorava, allora, andava in bicicletta o, al massimo, in Vespa. Tra i miei ricordi di quegli anni intorno al 1950 ci sono le gesta di un nostro vicino di casa, il ragioniere Torquato, che aveva perso l'impiego a causa della guerra e si guadagnava da vivere facendo il rappresentante di commercio nei paesi dell'Appennino a nord di Genova, tra Liguria e Piemonte. Il ragioniere Torquato vendeva i prodotti di una dozzina di ditte piccole e piccolissime - sottaceti, gazzose, confetti per nozze, candele e chissà che altro - e percorreva ogni giorno alcune centinaia di chilometri con un veicolo nuovo e straordinario: la sua Vespa, di cui non si stancava di tessere le lodi e che trattava come un essere umano. Le parlava, la accarezzava, la smontava da cima a fondo quando la sentiva starnutire o tossire (a quell'epoca, sebbene raramente, le Vespe ancora starnutivano e tossivano).

I preparativi per la partenza del ragioniere Torquato, soprattutto d'inverno, erano più complicati e laboriosi di quelli di un pilota di Tornado o di Formula Uno, e si svolgevano parte in casa e parte fuori casa. Ciò che avveniva in casa era la vestizione dell'eroe, con il giornale - «Il Secolo XIX» - infilato tra la camicia e il pullover, la sciarpa messa sotto l'impermeabile per riparare i bronchi e l'altra sciarpa avvolta intorno al collo per proteggere la gola, il berretto di cuoio con i para-orecchie che si allacciavano sul mento, gli occhiali, i guanti... La messa in moto del veicolo, invece, si compiva in cortile alla presenza di una piccola folla di parenti, di ragazzi del vicinato, di curiosi e di cani. Alla fine il ragioniere Torquato partiva per affrontare il mondo. E noi che eravamo lì capivamo che andava a combattere contro un nemico misterioso e terribile: il «signor Spada»!

Io allora frequentavo le scuole medie e la lotta per la sopravvivenza tra il ragioniere Torquato e il signor Spada mi sembrava altrettanto emozionante ed altrettanto drammatica della lotta tra Ettore e Achille nell'Iliade, o di quella tra Ulisse e Polifemo nell'Odissea. Il signor Spada era un rappresentante di commercio che vendeva più o meno le stesse cose del ragioniere Torquato negli stessi paesi di montagna, e già questo solo fatto era sufficiente per farmelo apparire in una luce sinistra: con tutto lo spazio che c'è nel mondo - mi chiedevo - non avrebbe potuto andare a vendere le sue merci in qualche altro posto, dove non infastidiva nessuno? Oltre tutto, non era nemmeno uno delle nostre parti! Era un romano, borioso e prepotente come sono tutti i romani (così, almeno, diceva il nostro vicino di casa) e aveva perfino l'automobile: una Fiat «Topolino», su cui si pavoneggiava «come se fosse stata una Cadillac»...

L'epopea dei due rappresentanti di commercio, nella casa popolare dove abitavamo, veniva considerata una faccenda «da grandi», nel senso che nessuno parlava con noi ragazzi e che per seguire gli sviluppi dovevamo ascoltare i discorsi degli adulti. Il signor Spada - dicevano la moglie e gli altri parenti del ragioniere Tor-



«Il mito della Vespa». È il titolo del terzo volume che la Piaggio dedica allo scooter più famoso del mondo in occasione del cinquantesimo anniversario della nascita. Il libro è un viaggio nei simboli, nella cultura e nel costume di un mezzo di locomozione che ha cambiato, dagli anni Cinquanta in poi, la storia sociale dell'Italia. Ricco di belle foto d'epoca e delle riproduzioni di gran parte delle pubblicità Piaggio per la Vespa il volume raccoglie scritti di Omar Calabrese, Umberto Eco, Francesco Alberoni, Lina Wertmüller, Maurizio Bettini, Tommaso Fanfani, Francois Burkhardt, Marino Livolsi, Gilberto Filippetti e Francesca Picchi, e altri. Anticipiamo in questa pagina, per gentile concessione, i «racconti» di Sebastiano Vassalli, Antonio Tabucchi e Alessandro Baricco.

quato, quando incontravano i nostri genitori sulle scale - era un mascalzone, che avrebbe fatto qualunque cosa, anche la più turpe, pur di strappare un cliente o un ordine di acquisto alla concorrenza: ma, fortunatamente, lassù Qualcuno vegliava! Dio in persona si prendeva il disturbo di castigare il malvagio - su ciò, cioè sulla partecipazione del Padreterno in quella faccenda, sembravano non esserci dubbi, procu-

V il romanzo della Vespa

SEBASTIANO VASSALLI

randogli una serie pressoché ininterrotta di guasti all'automobile che gli avevano fatto perdere tempo e soldi e che, almeno per il momento, avevano mandato all'aria i suoi progetti di rovinare il rivale, costringendolo a cambiare lavoro o a cambiare zona. Per alcuni mesi, il bollettino di guerra del condominio registrò una vittoria dopo l'altra del nostro ragioniere e

della sua Vespa. Lo Spada - dicevano le notizie - era stato visto nei passi più impervi dell'Appennino, alle prese con l'automobile che fumava come una vaporiera o che si era fermata in salita e non voleva più saperne di rimettersi in moto. (...) Poi, però, le sorti del duello si capovolsero. Il ragioniere Torquato investì un gatto con la ruota anteriore («Un gatto ne-

ro!») e rimase quaranta giorni con gli arti in trazione, mentre il rivale riconquistava ad uno ad uno i clienti perduti e anzi se ne accaparrava di nuovi. La lotta tra i due commessi viaggiatori tornò a combattersi senza esclusione di colpi; finché un giorno, lassù tra le montagne, accadde un fatto che sarebbe piaciuto anche al grande Omero, se ai suoi tempi fossero esistite le automobili e le Vespe, e che ripagò il nostro campione di

tutti gli affanni sopportati fino a quel momento. Una mattina di dicembre, a causa del ghiaccio, la Topolino dello Spada uscì di strada: si capovolse, si aprì e il guidatore finì in un campo concimato, come allora si usava, con sterco di vacca. Volle il caso che il primo a passare sul posto dell'incidente fosse proprio il ragioniere Torquato, che vedendo l'automobile capovolta e il nemico disteso per terra si fermò, mise la Vespa sul cavalletto e andò nel campo a soccorrerlo. Lo rialzò, mentre quello si lamentava e imprecava contro l'avversa fortuna.

«Sono lieto», gli disse, indicandogli lo sterco di cui era cosparsa da capo a piedi, «di vedervi finalmente nel vostro naturale elemento...» Queste cose accadevano in Italia all'inizio degli anni Cinquanta, quando le automobili erano ancora poche e la Vespa, agli occhi del mondo, era il simbolo della nostra operosità e della nostra volontà di rinascere. Poi venne il «miracolo economico» e diventammo ricchi.

ALESSANDRO BARICCO

M I RICORDO che quando avevo diciotto anni lei ne aveva trenta. Non la mia fidanzata: la Vespa. Lei, la mia fidanzata, ne aveva diciotto come me. E, purtroppo, non aveva la Vespa. Mi ricordo che c'era la Vespa Primavera, detta il Primavera. Centoventicinque. Targa e niente casco, perché allora lo Stato e le leggi non si preoccupavano ancora della nostra salute, e così si andava con l'aria nei capelli e i moscerini negli occhi, con grande godere nostro e dei venditori di shampoo. Il Primavera era il massimo dell'eleganza, come le Borroughs e lo spolverino blu. Ci si poteva andare in due, espressione che immediatamente riporta a epifanie erotiche mai più provate. Se lei ti amava lo capivi subito alla prima sgasata: se piantava le unghie nel sellino pur di non abbracciarti, non ti amava o era di Comunione e Liberazione.

Mi ricordo che poi c'era il cinquantino. Una Vespa molto piccola su cui non si poteva andare in due (ci si andava lo stesso, in verità, ma era stressante: a parte la comodità, era quel saltare giù al volo quando c'erano i vigili che disturbava. Ti trovavi a piedi, in mezzo alla strada e non sapevi mai che faccia fare. Parentesi nella parentesi: anni dopo sono andato a Napoli e lì ho scoperto che in vespi-no si può anche andare in tre; e che avevo sbagliato l'Italia in cui crescere. Fine parentesi).

Mi ricordo che infine c'era il vespone. Ce l'avevano gli adulti. Era grasso di fianchi ed era, a suo modo, stranamente silenzioso. Un giorno ti svegliavi, scoprivi che ti piaceva, lui, grasso e silenzioso, e così capivi che eri di-

ventato grande. Mi ricordo quando si faceva benzina. Miscela, a essere precisi. C'erano ancora quegli splendidi distributori con due cilindri di vetro a vista, il benzinaio pompava come se fosse un vecchio pozzo da Far West, i cilindri si riempivano di gazzosa arancione, il tubo di gomma nero svuotava tutto nel serbatoio: una cerimonia. Comunque. La Vespa aveva il tappo della benzina in un posto geniale: sotto il sedile. Arrivavi al distributore, mettevvi la Vespa sul cavalletto e poi tiravi su il sedile. Da sotto usciva di tutto: una catena antiladro che ti sporcavi gli occhi solo a guardarla, un numero indefinito di stracci straccetti straccettini, tutti regolarmente fediti, un vecchio compilò in classe con firma falsificata, una molla attaccata solo a metà, un cappellino da impermeabile usato nel celebre acquazzone del luglio '77, una foto di Paolo Pulici con firma vera, una pallina da tennis, vecchi giornali e, di solito, il libretto di circolazione, ormai illeggibile.

Mi ricordo quando finiv in riserva. La levetta della riserva, nella Vespa, era in basso, in mezzo alle gambe, tra i polpacci, per l'esattezza. Giravi a destra e chiudevi il tubo della benzina. Giravi a sinistra e aprivi la riserva. Finire in riserva era una situazione orrenda. Tu te ne correvi tranquillo, senza il minimo presagio di sventura, dribblavi auto e passanti; smanettavi felice. Poi, improvvisamente, il motore si spegneva come lo sguardo di uno sconfitto, sfumava nel nulla dandoti una decina di metri per salvarlo: dieci metri per trovare quella dannata levetta e ridargli ossigeno, cioè benzina. Mentre intorno a te il traffico ti ringoiava, partivi alla ricerca della levetta, senza poter staccare gli occhi dalla strada, con una mano sola a tenere il manubrio. Mi ricordo che quando il giochetto ti riusciva, e la levetta la trovavi, e la Vespa ti ripartiva sotto il sedere, quel che sentivi era una sensazione minuscola eppure enorme: qualcosa come l'elettrica felicità per essere uscito salvo da una catastrofe. Lo so che è una fesseria, ma era così. E nelle piccole cose che ci si allena a riconoscere le grandi sensazioni che ti sfasceranno la vita. Giuro.

Mi ricordo com'era bello star seduti sulla Vespa. Quand'era ferma, voglio dire. Seduti sulla Vespa davanti al bar, sotto la casa della fidanzata, all'uscita da scuola, dopo la partita di pallone. Le altre moto, se le appoggiavi al cavalletto, stavano storte: scomodissime, la Vespa no: perfettamente dritta. Comodissima. Era sempre tempo perso, quello speso seduto lì sopra. E forse proprio per questo, nella memoria, è archiviato come tempo adorabile, tempo rubato alla miseria. Mi ricordo il fanalino dietro, rosso: sempre rotto. E il fanale davanti, sempre un po' strabico, in memoria di vecchi ruzzoloni. Non c'erano le frecce, e si usava ancora quel gesto arcaico e struggente di allargare un braccio per far capire dove diavolo andavi. Quando ho visto apparire le frecce sulla Vespa, ricordo di aver capito che era tutto finito.

Lo scooter di Mahabalipuram

M I TROVAVO FRA Kancheepuram e Mahabalipuram, nel Sud dell'India. Sono due città sante, dove sorgono templi fastosi. Io viaggiavo su una macchina guidata da un autista, perché in India non si può prendere una macchina a noleggio senza autista, è troppo pericoloso. Ci fermammo in un cottage-ristorante che era indicato dalla guida che portavo con me e della quale mi fidavo ormai ciecamente: India, a travel survival kit. Il cottage infatti non era deludente. Aveva un'ampia terrazza di bambù, rallegrata da grossi ventilatori d'ottone. Erano passate da poco le cinque del pomeriggio e io e l'autista ordinammo due tè, che ci furono serviti con dei biscotti e delle fette di papaya. Stavo cercando di far parlare l'autista su Mahabalipuram, sulle tradizioni religiose, ma lui era piuttosto reticente. Forse era semplicemente discreto, come sono gli indiani.



Probabilmente la sua guida può dare informazioni migliori delle mie, mi disse.

Mi sentivo lontano da tutto. E lì tutto erano i miei punti di riferimento culturali: l'Occidente, la mia lingua, i modi europei, la compagnia di qualcuno con cui parlare davvero. Decisi di riprendere il viaggio, avevo voglia di arrivare presto a Mahabalipuram, dove mi aspettava un'albergo che un

prete di Goa aveva prenotato per me, e di congedare quell'autista silenzioso e un po' altezzoso.

Risalimmo sulla macchina, una scassata vettura degli anni Sessanta che non riuscivo a capire se fosse americana o giapponese. Del resto, che differenza faceva? Le sospensioni erano ormai andate e ogni buca della strada mi entrava nelle reni. Il finestrino funzionava male, si abbassava solo fino a metà, e i sedili rivestiti di finta pelle procuravano un terribile sudore sulla schiena. Chiusi gli occhi e mi rassegnai. La strada era costeggiata da alberi di mango, l'autista guidava con concentrazione e fumava uno di quei sigari indiani profumati, fatti con una sola foglia di tabacco, che si chiamano «Ghamesh». L'autista cominciò a fumare, io aprii gli occhi e guardai attraverso il parabrezza. C'era un

ANTONIO TABUCCHI

passaggio a livello chiuso. In India, a un passaggio a livello, si può trovare di tutto. E infatti i viaggiatori fermi davanti alla sbarra erano piuttosto eteroclitici. C'era un risciò motorizzato, apparentemente vuoto, dipinto di giallo e con un'enorme scritta indecifrabile, forse in hindi, forse in una lingua del sud. Insomma: l'ignoto. C'era una bicicletta con un uomo col viso tinto di biacca e una garza sulla bocca. Quel signore riuscivo a decifrarlo, in qualche modo: era di religione jainista. La biacca era un segno di umiltà e la garza sulla bocca serviva per non ingoiare un insetto, che poteva essere la forma di una persona che stava attraversando un altro stadio dell'esistenza. C'era anche un elefante con la fronte dipinta di segni violetti, forse un elefante sacro, cavalcato dal suo guidatore. E poi c'era un uomo sedu-

to su uno scooter. Portava due strisce colorate sulla fronte, una camicia bianca che gli arrivava sulle ginocchia e dietro, sul portabagagli, messo di traverso, un involucri lungo e sottile avvolto in bende bianche che sembrava un enorme baguette.

Chiesi all'autista se sapeva di cosa si trattava. Lui succhiò il suo sigarino e rispose pacificamente: è un cadavere. Non ebbi il coraggio di replicare. Il sole era implacabile, sudavo, mi sentivo a disagio, avrei voluto essere altrove e invece ero lì, fermo a quell'assurdo passaggio a livello, con un motociclista che trasportava un cadavere come un pacco postale. Mi feci forza e replicai: un cadavere, perché un cadavere? Beh, rispose l'autista con la sua flemma, forse lo porta a bruciare in un tempio di Mahabalipuram, nei templi di Ma-



habalipuram ci sono le pire, e le acque dei laghi sono sante, possono ricevere le ceneri.

Guardavo il motociclista dal finestrino. Lui si sentì osservato e la sua volta mi guardò. Io gli sorrisi, lui continuava a guardarmi senza fare un cenno. Buongiorno, gli dissi, va a Mahabalipuram? L'uomo non rispose. Avrei avuto voglia di chiedergli qualcosa di meno banale, di stabilire con lui una di quelle

brevi conversazioni che si possono avere tra viaggiatori di uno stesso percorso, di fargli i miei auguri, magari, o le mie condoglianze. Ma era impossibile dirgli qualcosa di tutto questo, semplicemente impossibile. E così gli dissi l'unica cosa che mi veniva in mente, un'informazione superflua, addirittura sciocca, e comunque per lui inutile. Io sono italiano, gli dissi. Lui mi guardò e il suo volto si allargò in un grande sorriso, uno di quei grandi sorrisi bianchissimi come possono averli gli indiani del Sud. Diede un colpetto amichevole al suo scooter, lo indicò col dito e gridò: Vespa! E in quel momento il treno passò, il passaggio a livello si aprì, il mio autista partì e ci lasciammo dietro l'uomo col suo penoso carico. Lo guardai dal lunotto posteriore e vidi che mi stava facendo un cenno di saluto. E anch'io lo salutai sporgendo il braccio dal finestrino.