



ANDREA G. SCIFFO

LITTORINE E OCARINE.

Variazioni sul tema della «vita delle forme»

NON mi è possibile stabilire quando la vidi per la prima volta, né quale fu l'originaria incisione ovvero l'impressione di lei nel substrato della memoria: doveva aver toccato un'area fertile perché dei nebulosi ricordi successivi che ho, ho la percezione viva del batticuore, dell'occhio attratto dalla sua forma, del fascino quando appariva.

Probabilmente mi trovavo a un passaggio a livello che ora non esiste più (correva la metà degli anni Settanta) a cavallo dei tre binari della linea Monza — Carnate — [Molteno/Oggiono] — Lecco, in attesa del passare del convoglio, ed ero in macchina con mio padre alla guida, il quale, dopo il passaggio di una di loro, deve avermi spiegato: «L'hai vista? È una littorina». In realtà, si trattava di un'automotrice leggera elettrica, ma quella prima definizione paterna ebbe su di me l'effetto di un'impronta primordiale. Da allora ho sempre amato le *littorine*, e il muso inquietante, la carrozza affusolata, la tinta bruna, costituiscono uno dei tesori dell'esaltazione della forma che mi palpita dentro anche ora che sono costretto a rivederle in fotografia oppure chiudendo gli occhi. Quei treni fatti in quella maniera, delle spolette enormi, a volte simmetrici come dei rugginosi Gianio Bifronte, scorrevano senza suoni nell'animo: adesso riesco a dare un nome preciso alle oscure sensazioni del loro andare indifferentemente avanti e indietro (sono «ancipiti») tra una destinazione e l'altra, come enormi matite marroni a tracciare una scrittura bustrofedica sulla campo arato o sulla pagina del mondo.

Capita che i manufatti umani segnalino una stagione dello sviluppo della civiltà: io, che pure per-

cepì il lembo estremo della loro decadenza prima che fossero radiate, accantonate dal parco dei rotabili e demolite dalle FS, sentivo allora e affermo ancora che intorno alla loro carenatura spirava un'aura numinosa, misteriosa.

Le scelte del progettista Giuseppe Pagano (conversione dell'originale cognome istriano di Pagatschnig) che seppe dare una linea quanto mai aerodinamica (Cx 0,32 secondo le prove eseguite all'epoca al centro aeronautico di Guidonia ed alla Vasca Navale di Roma) furono quindi vincenti, come lo furono anche quelle di Gio Ponti nella definizione degli arredamenti interni al comparto viaggiatori.

Sin qui, la descrizione tecnica, che evinco dal testo di Marcello Cruciani, Marcello Chiti, *Ocarine. Le elettromotrici di prima generazione* (Pegaso Edizioni, Firenze, 2013; pp.III €17) a cui rimando senz'altro, benché debba permettermi una o due correzioni: Giuseppe Pagano Pogatschnig (1896–1945) è l'esatta grafia, architetto, che fu personalità creativa di non infimo livello nella storia dell'estetica italiana durante il ventennio fascista; inoltre, sul numero 86 della rivista *Casabella* del febbraio 1935, si attribuiscono a Pagano gli arredi interni e la carenatura agli ingegneri della galleria del vento del Politecnico di Torino.

Comunque sia, queste note sono quasi esclusivamente delle *réveries* offerte in una specie di autopsicanalisi alla Gaston Bachelard: infatti, conta maggiormente aggiungere che, poche estati dopo, la littorina si offrì persino mentre mi trovavo in vacanza al mare, passando sulla per lei inusuale li-



nea tra Sestri Levante e La Spezia, e a me bambino che giocava sul terrazzo di casa fece interrompere i ludi con soldatini e altri balocchi, per restare alcuni minuti con lo sguardo fisso sul punto del binario in cui il convoglio di color castano-isabella era transitato scomparendo col suo rumore rotante di metalli leggeri e ormai consunti e ossidati. Indimenticabile, mi era sembrata bellissima, agile, un rettile antidiluviano rinato con occhi/fanali aperti a scrutarmi, riemergente da ere lontanissime, senza tempo: come una biscia dalla buca terrosa, dal profondo. Trent'anni dopo, dovetti scoprire studiandone la storia, che alcuni ferrovieri sensibili le avevano soprannominate «ocarine»: non ero il solo a subirne la fascinazione, dunque.

Non mi sono mai domandato come mai o perché mi affascinassero. Oggi però so che c'è stato un tempo, nel passato europeo, in cui la *vita delle forme* espresse un disperato tentativo di non perdere il contatto con la forma della vita: a essere precisi si trattò di una lunga epoca, estesa all'incirca dal Manierismo di fine '500 (che preludeva alla germinazione della grande stagione barocca tra '600 e '700) sino a metà dell'Ottocento, quando fiorirono il Biedermeier tedesco e le *Arts & Crafts* di William Morris, sotto gli auspici di John Ruskin. Dopodiché l'impressionismo francese in pittura spezzò, sinora per sempre, qualunque contatto tra la vita delle forme e la forma della vita, nell'arte e nell'artigianato. La mano umana non opera più in accordo con l'occhio del cuore e col suo respiro.

In seguito, la forma viva tentò in seguito di risorgere nonostante la strozzatura mortifera causata dal trionfo della Scienza positiva in tutti i campi del sapere ufficiale. La mortificazione dei ritmi vitali e il dilagare osceno delle sproporzioni (nei campi della produzione materiale, delle concupiscenze, dell'architettura e della tecnologia, del linguaggio e della gestualità individuale, etc.) non impedirono una successiva resurrezione di forme manufatte che alludessero al vivente: e la forma «scaturente» trovò comunque la via per risalire al piano dei fenomeni, bella e pura come corpo di fanciulla, ma a prezzo di strazianti travagli per chi osava partorirla. Lo si notava in un certo qual risorgere dell'arte pseudo-naïf sia in pittura che nelle belle lettere: allora, un artista extravagante come Theodor Däubler nel suo poema gnostico *Aurora boreale* (1910) tentò il superamento delle tenaglie

scientifiche secondo le quali ogni opera umana sarebbe condizionata necessariamente dalla razza, dall'ambiente, dal momento storico.

Tutt'altro. Gli anni Trenta del XX secolo, in fatto di disegno e progettazione, videro l'estrema infiorescenza di sementi solidificatesi in ere passate: tornava a modellarsi nelle modanature della carrozzeria del nuovo oggetto di culto (il veicolo semovibile motorizzato e accelerato) un archetipo che spingeva per ricondurre l'umanità di massa verso un bulbo atavico, un germe fermentato in tempi lontanissimi, presso le origini. Fu come se gli ingegneri avessero risposto contemporaneamente agli ordini delle case automobilistiche e agli impulsi dell'istinto verso le fonti primordiali. Dall'interno del bozzolo premevano crisalidi tondeggianti e curvilinee. Furono così prodotte, o meglio videro la luce fuse nel metallo, le Topolino FIAT (1936) e le Käfer (=maggiolino) VW (1938): sin dal soprannome, auto di matrice etonia e conturbante da cui discese il flusso delle forme aerodinamiche/ idrodinamiche di altre vetture nate poi da quello schema per gemmazione: le impressionanti *siloubettes* delle 2CV Citroën (1939-'48) e delle DS (1955), sino alle Prinz NSU (1957) e alla Porsche 911 del 1965, la cui carrozzeria segna il vertice dell'aggressività animalesca del mito della velocità su quattro ruote in Europa.

Delle forme automobilistiche statunitensi ci si dovrà occupare in altra sede, data la loro ulteriore mostruosità, indicativa di un progetto auto-distruttivo molto più semplificato e impudicamente esplicito, analogo forse al Manhattan Project sorto a Los Alamos nel 1939, e affidato solo tre anni dopo al fisico nucleare R. Oppenheimer. Così, in piena lotta tra la Pax alleata-americana e lo «spazio vitale» nazionalsocialista tedesco, le auto di entrambi i popoli nemici assumevano a vicenda livree somiglianti: di mante e razze, di molluschi abissali, orche, capodogli, leoni marini, figure dell'incubo onirico di un'intera generazione ai due lati dell'Oceano Atlantico. Il termine specifico per definire il fenomeno fu STREAMLINER.

Qui, tuttavia, ci occupiamo di metallo plasticamente modellato in ambito ferroviario, cioè di treni: ossia di veicoli più antiquati e grossolani rispetto all'autovettura ma più gravidi di orrore allo stato grezzo, quindi bisognosi di essere esorcizzati sin

da subito e già da parte dei loro stessi «creatori». Come si nota nel francobollo celebrativo di Poste Italiane, che riporto qui sotto: al fianco del filante profilo degli elettrotreni [sporgente a destra, nel riquadro], persino le sataniche vaporiere di carduciana memoria parevano dei ferrivecchi!



Tornando alle memorie personali: la sensazione che provai, le rare volte che montai in vettura sulle «littorine», fu quella di salire: tre gradini ripidi, il linoleum verde con bordature in alluminio, i finestrini bassi e orizzontali come feritoie di un bunker, il velluto verdastro dei sedili; tutto parlava di traslazioni verso l'arcano, altro che corse andata/ritorno di treni locali su tratte fuori mano... poi, quando il treno partiva, più che muoversi, si scorreva.

Prima di tentare di giustificare perché allego allo scritto due fotografie a mo' di introduzione alla poesia «Littorina — corsa festiva» [vedi sotto, tratta dalla sezione conclusiva di *Legno Verde*], provo a ripescare un ultimo sketch nel registro mnemonico, una sequenza sul filo del purissimo ricordo: la seguente scena. Stazione ferroviaria di Terracina in provincia di Latina, in un torrido pomeriggio di domenica dell'agosto del 1987: con gli amici con cui sono in vacanza, dobbiamo riaccompagnare al binario uno di noi che, essendo di leva, deve rientrare in giornata causa fine della licenza. Dalla desolazione rovente delle rotaie, in lontananza vedo arrivare... una littorina (oggi la chiamerei col suo nome al secolo: ALe 792); doveti dominare e comprimere dentro di me l'esultanza, che mi parlava dell'innamoramento sconfinato, dell'infanzia: inconsciamente, per non sembrare uno sciocco al cospetto dei miei amici del tutto indifferenti a qualunque treno, e che non avrebbero nemmeno capito il mio fremore. Poi, perché sul palcoscenico intimo a nessun giovane fa piacere

che le forme gli ricordino che è appena stato bambino o fanciullo! L'ultimo fotogramma che ho sulla retina è però l'amico in servizio militare, che intanto si era appollaiato nell'intercapedine del vagone, ci aveva salutati nel modo sardonico suo abituale, ed era scomparso all'orizzonte della campagna laziale dentro la cassa oscillante dell'automotrice, in direzione della Capitale. Sia lui, che tutto il resto di quel tempo e di quegli spazi, svanisce alla stessa maniera, in dissolvenza.

Concludendo, veniamo alle due foto. La prima fu scattata nel 1977 a Dorio, sulla linea FS da Lecco a Colico, per mano di un caro vicino di casa che in occasione delle feste mi faceva accedere al suo plastico dei trenini Rivarossi. Nell'immagine, il convoglio sfoggia una tinta perfettamente in tono con le nuances autunnali e inclina su un fianco come se le sospensioni meccaniche dei carrelli volessero mimare i movimenti di una bestia che si fa strada nel folto.



La seconda risale all'inverno 1999-2000 e mostra i frontali di alcune Ale 883 e Ale 840 accantonate presso i binari morti dell'ex-scalo della stazione di Monza Sobborghi, i cui finestrini sono già sigillati per evitare le fughe dell'amianto col quale erano rivestite le casse; le macchine esprimono la sordomuta pazienza degli oggetti destinati a essere cestinati, obliterati, smontati, distrutti.



[foto di Simona Becchio]

Infine, può essere utile rammentare che il linguaggio della poesia che qui di seguito viene offer-

ta non appartiene alla storia della letteratura come la si è intesa dall'illuminismo al Novecento; difatti, è un componimento che cerca per suo istinto di confinare con le liriche di un Emilio Praga, per un'affinità nativa: mi riferisco al sonetto «Adorazione» (scritto nel 1862), all'egloga dal titolo «Brianza» (del 1864) e alla poderosa elegia «La strada ferata» (pubblicata postuma nel 1878). Si faccia perciò un cauto ingresso nei territori dell'arte tradizionale, nel senso in cui la intendeva Rodolfo Quadrelli: scoprendo cioè la tradizione «è ciò che può non essere mai stato, ma che avrebbe potuto essere e che forse potrà ancora essere».

🌿 LITTORINA — CORSA FESTIVA.

IL cedro, i tassi, la magnolia bagnata
stilla gocce dai rami sulla terra:
sembrano rugiada i vapori della serra
— ieri piove sino a notte inoltrata.

Adesso che è mattina, festività civile,
nessuno scooter di studente romba
né solca con la ruota la ghiaia del cortile:
canta nel silenzio irreale, forse ronza

la città che oggi non produce il male
suo, l'abituale — dormono ancora
in molti sino a tardi, non si lavora.
Sempre meno scende con l'aurora

la grazia: rimandano di ora in ora,
l'allontanano in data a destinarsi
gli uomini la propria gioia — può darsi...
Tu, ringrazia! «Ai miei tempi, la corsa

festiva» fa la littorina bruno-isabella
mentre arriva sul binario, «era quella
in cui portavo uomini in camicia
e donne con acconciatura liscia:

fermavo a Fiumelatte e anche a Lierna:
la linea dei binari era quella moderna,
nel tragitto c'era chi s'accomodava
su, in vettura. Il prete ritornava

alla sua pieve, la nonna col bambino,
fuori tra cespugli fitti i vecchi colla
bici spinta a mano: dal finestrino
mio guardavano là dove la zolla

bruna come ocre affonda lo stivale.
Tutta acqua cupa, accanto a cui dilago:
scorreva la stagione in via normale e
ai piccoli si prometteva gita al lago!

Durava un po' di più ogni giornata,
l'orario feriale con le corse sola andata;
costando caro scender giù in città,
raro era il regalo fatto dai papà.

Nell'odor ferro dei vagoni carenati
su me tornava a casa l'operaio, gl'impiegati:
adesso si diserta l'anziana stazione
tutti sempre in macchina, a ogni occasione».

Tace l'automotrice sospesa dal servizio:
soltanto il gruppo amatoriale e i ferrovieri
ormai in pensione si levano lo sfizio
di mantenerla in esercizio sin quasi a ieri;

sinché proietta luce quel fanale sul binario,
o se resisterà un solo appassionato solitario.
La littorina porterà gli innamorati sotto-
terra: passerà la generazione numero otto,

poi tre nipoti ancora e ancora tre
(un prodigio che non vedrò né io né te)
e allora tornerà la vera azione sul mondo,
se il muso del treno sarà di nuovo tondo.