

## LA FIAT 1100 GIARDINETTA



**Fiat 1100/103 Familiare** – anno 1955 – motore 4 cilindri in linea 1100 cc – 36 CV – Carrozzeria 2 volumi con 4 porte + portellone posteriore, 5 posti con possibilità di 2 strapuntini per arrivare a 7 posti (per la versione taxi) – lunghezza 3.74 m velocità massima 120 Km/h – consumo 10 Km/l.

Dopo la 500 C Giardiniera metallica, questa era la macchina della società che mio padre aveva avuto in dotazione (oggi si chiamano “fringe benefit”) e che poteva usare, come la precedente, anche per uso privato. Spesso me la faceva guidare quando uscivamo in famiglia la domenica per fare delle passeggiate verso La Spezia, Lerici, Fiascherino, Portovenere, qualche paese delle Cinqueterre e d’inverno a Firenze o Viareggio dove andavamo la sera per vedere commedie a teatro o film di prima visione. Non solo mio padre si fidava della mia guida, ma mia madre diceva che si sentiva molto più tranquilla quando ero io ad avere il volante fra le mani.

Come sapete, quelle estati non mi mancava la disponibilità di denaro grazie all’attività fotografica, ma la sera, dopo aver finito di sviluppare e stampare i film per il giorno dopo, ed anche gli ingrandimenti di alcune foto riuscite particolarmente bene di due giorni prima, mi piaceva andare con conoscenze di spiaggia con le quali imbastii numerosi flirt, compreso un paio di miss elette nelle famose serate nei dancing locali. Ma oltre alle fanciulle giovani, vi erano anche donne con qualche anno in più, signore con e senza bambini in vacanza senza marito. Ricordo che il treno del sabato sera in provenienza da Milano via Fornovo, chiamato la Freccia Azzurra (che era più veloce dello stesso treno che ora fa lo stesso percorso Milano-Livorno) assumeva il nome di “la Freccia dei cornuti”.

Vi immaginate che queste fanciulle, specialmente le signore, potessero adattarsi ad essere scarrozzate in Lambretta? “Jamais de la vie”, direbbero i francesi. Così fui costretto ad arrangiarmi nella seguente maniera.

Quando avevo finito di lavorare in camera oscura con Lino (che era sempre stanco e solo poche volte si univa a me) dopo mezzanotte, e non avevamo altri impegni nei dancing locali, tornavo a casa dove tutti

già dormivano. Essendomi procurato tutte le chiavi necessarie, aprivo il cancello grande ed andavo al garage che era in fondo al giardino a circa 30 metri dall'ingresso. Dopo aver aperto silenziosamente la porta del garage, spingevo l'auto sulla strada e le facevo fare altri 30 metri, sempre a spinta, per allontanarmi al massimo. Poi chiudevo accuratamente garage e cancello e mettevo in moto.

Così andavo agli appuntamenti, di solito con signore che abitavano negli alberghi che al segnale convenuto uscivano assicurandosi che nessuno le sentisse. Ce ne andavamo in qualche locale versiliese a bere un bicchiere e sentire un po' di musica, con qualche giro di danza, ma senza soffermarci molto perché avevamo voglia di essere soli. Era sempre in un certo posto isolato in una pineta fra Viareggio e Marina di Massa. La 1100 giardinetta ne ha viste di cotte e di crude, di belle e bellissime, ha sentito urli e mugolii, il soffitto scambiato per il pavimento.... E nessuno ha mai scoperto le mie scappatelle.

## LA DELAHAYE



**Delahaye 135 M Coupé** - carrozzeria Dubos – anno 1951- motore 6 cilindri - 3500 cc -120 CV - velocità massima 160 Km/h

Ogni estate, finché siamo rimasti nella villa di Marina di Massa, il fratello di mio padre, veniva da Parigi con la bella moglie francese a passare qualche settimana con noi. Aveva anche due cani Chow-chow che mi volevano molto bene perché li portavo spesso a fare un giro in pineta e mio zio me ne era molto grato.

Anche lui, in famiglia non ci smentiamo, amava le macchine, mentre la moglie le voleva anche belle e di prestigio, e infatti ne ha possedute sempre molto grandi e lussuose, fra cui due americane.

Così un'estate si presentò con la Delahaye coupé<sup>9</sup> che mi fece sbavare dal desiderio di guidarla. Cosa che riuscii a fare più di una volta da solo con tutte le raccomandazioni del caso da parte di padre, madre e zio. Non fu mai usata da me per scopi "scoperecci", ma riuscii a farmi vedere più volte al volante di questa meraviglia da tutti gli amici e da un'altra ragazza di Viareggio, flirt del momento, pavoneggiandomi in maniera oscena. In una mattina di pioggia in cui non c'era nessuno sul lungomare della Versilia mi divertii così a spingere l'acceleratore e per la prima volta in vita mia superai la pazza velocità di 155 chilometri all'ora...che brivido per quei tempi!

---

<sup>9</sup> una delle caratteristiche tecniche di questa macchina, molto avanzata per gli inizi degli anni 50, era un sistema di cambio delle marce al volante, non mobile come le auto di quell'epoca, ma con una leva fissa di grosso diametro che finiva al lato del volante in un terminale sferico di dimensioni maggiori rispetto al diametro della leva stessa.; in questo terminale vi era una fessurazione a forma di "h" con l'appendice della marcia indietro, come spesso si vede disegnato sul pomello della leva delle marce, da cui sporgeva un nottolino. Si cambiavano le marce appunto agendo sul nottolino, con o senza usare il pedale della frizione, una specie di moderno cambio sequenziale, che permetteva di cambiare le marce molto rapidamente perché lo spostamento della leva/nottolino era solo di pochi centimetri.

## LA CITROEN TRACTION AVANT



**Citroën Traction Avant 11 BL – Anno 1937** – motore 4 cilindri in linea 1911 CC – potenza 46 CV – Cambio a tre rapporti con leva sul cruscotto + RM – Velocità massima 120 Km/h – Consumo 8-10 Km/l – Carrozzeria berlina 4 porte 4 posti - Lunghezza 4,38 m - peso 1050 Kg

Mia sorella maggiore Elvira, dopo aver finito di fare la hostess alla LAI, decise che doveva perfezionarsi in inglese e in pratica sparì da casa per più di un anno e mezzo per risiedere in Inghilterra dove in effetti imparò non solo bene la lingua, ma anche la stenografia in inglese. Poi decise che doveva perfezionare il francese, quindi andò ospite da mio zio, quello della Delahaye, che abitava nella “banlieu” di Parigi. Andava a scuola in città ma parlava in francese anche a casa perché la zia non capiva una parola d’italiano, quindi tutti usavano la lingua locale. Anch’io avevo cominciato a parlare il francese con questi miei zii e con i loro amici francesi che venivano in Italia per affari quando li accompagnavo come cicerone a visitare Roma.

Mia sorella non si faceva vedere quasi mai a Marina di Massa. Io stavo invece molto con mia sorella minore Gemma ed ho di lei un ricordo meraviglioso. Aveva 8 anni meno di me e in quel periodo le insegnai a nuotare, a guidare la Lambretta (la 150 D) che poi arrivò persino a rubarmi qualche volta mentre ero a Pisa all’Università, per fare qualche giro da sola con grande paura di mia madre. E qualche anno dopo nel 1955 – aveva solo 16 anni - le insegnai anche a guidare l’automobile in cui si dimostrò in breve tempo bravissima.

D’estate ce ne andavano qualche volta noi due soli in Lambretta verso Lerici, a fare il bagno a San Terenzo o Fiascherino, dove spesso incontravamo nel pomeriggio i componenti del (allora) Trio Carosone, che conoscevo bene per le mie puntate notturne a Viareggio in uno dei locali notturni dove suonavano. Allora i componenti erano, oltre a Renato Carosone, Van Wood e Gennaro/Gègè Di Giacomo. Familiarizzammo con i tre napoletani (anche Van Wood aveva imparato solo il napoletano) ed avemmo occasione di divertirci con loro un sera che portai Gemma al locale dove suonavano.

Anche mia sorella Elvira un giorno si presentò in macchina proveniente dalla Francia. L'auto era una vecchia Citroën Traction 11 Chevaux e l'autista era il suo nuovo fidanzato francese che ha poi sposato e dal quale ha avuto 4 figli, il cui unico maschio ha mentre scrivo 42 anni e a sua volta due figli maschi. Le altre 3 nipoti in tutto hanno già tre maschi e tre femmine!

Questa auto non mi è mai servita per alcova (invece lo era stata per questo fine in passato, stando ai racconti di mio cognato: tutto il mondo è paese), ma apprezzai moltissimo le innovazioni tecnologiche, nonostante fosse una auto ideata prima della guerra ed a lungo utilizzata (la sorella maggiore 13 Chevaux) dalla polizia francese.

E questa fu la quinta auto di fabbricazione straniera (in quegli anni la percentuale di macchine italiane dei numerosi fabbricanti del nostro paese era vicina all'80%) che ebbi modo di conoscere e di guidare, che aveva la particolarità innovativa per quei tempi della trazione anteriore (da cui il nome Traction) , copiata successivamente da quasi tutti i maggior produttori europei ed asiatici, e del cambio sul cruscotto.

## LA 500 C



**Fiat 500 C** (1949-55) – Berlina con tetto chiuso o apribile, 2 posti - Motore 4 cilindri in linea di 569 cc con valvole in testa – Potenza 16,5 CV a 4.400 giri con valvole in testa - 4 marce di cui 3a e 4a sincronizzate + retromarcia – Sistema frenante idraulico sulle 4 ruote – Lunghezza 3,21 m – Larghezza 1,27 m – Prestazioni: velocità massima 95 Km/ora; consumo 5 litri per 100 Km.

In autunno del '54 mio padre decise di far risparmiare alla società il costo dell'abitazione del direttore, cioè la villa di Marina di Massa, così ci trasferimmo nello stabilimento stesso dove, nella palazzina uffici, vi era un bell'appartamento. Ma il posto era terribile, nella zona industriale apuana, a poca distanza da Avenza, frazione di Carrara. La veduta che incombeva su di noi era costituita dai camini e dai fumi della "Cokapuania" e dai muri di altri stabilimenti industriali adiacenti, la Rumianca, la Montecatini...

Addio Marina di Massa, addio pineta, addio amici vicini, pur essendo facilmente a portata di Lambretta. Ma soprattutto non era più possibile "usufruire" d'estate dell'automobile di notte perché rimaneva nel garage della fabbrica con il guardiano notturno sempre in giro.

L'inverno servì per abituarci alla nuova residenza che nonostante tutto aveva qualche vantaggio. La palazzina era nel mezzo di un giardino di circa 2500 metri quadrati pieno di piante e di fiori, con l'aggiunta di altri 1500 metri di frutteto, ben curati da un bravo e competente giardiniere. Divenni buon amico dell'autista-fattorino e di un giovane di poco meno di 30 anni che lavorava come fornitore esterno di servizi di trasporto di materiali vari con un grosso motocarro Guzzi a tre ruote (primo esempio di terziarizzazione del lavoro che ho avuto modo di conoscere).



*Motocarro Guzzi 500 Hercules*

Il giardiniere mi insegnò i preliminari della cura delle piante e dei fiori e perfino gli innesti di rose e di alberi da frutta. Sono poi divenuto un amante del giardinaggio che continuo a praticare.

Il padrone del motocarro si chiamava Peppino, era un appassionato di motori come me e spesso disponibile mentre rimaneva in attesa di chiamate. Durante l'inverno frequentai molto l'università per le materie che dovevo preparare per la sessione di esami successiva, partendo la mattina in treno e tornando la sera, anche dopo le 19. Questa era una strategia usata da me e da alcuni colleghi che aveva il risultato duplice di farsi conoscere dal professore (quasi sempre eravamo non più di 25 studenti in classe) e al tempo stesso di studiare seguendo attentamente le spiegazioni del docente: volevo accelerare la laurea. In primavera, dopo la sessione di febbraio, quando le giornate si allungarono ed il giardino cominciò a rifiorire, cominciai a preparare gli esami studiando anche a casa e nelle interruzioni dallo studio (oggi si chiamerebbero break) ogni tanto scendevo in giardino chiacchierando con i tre, e con essi intavolavo discussioni su vari argomenti, sportivi, politici, e naturalmente anche sul gentil sesso.

In quel periodo mi avvicinai molto a mio padre che aveva voglia di parlare con l'unico componente maschio della famiglia che, da studente di materie economiche, poteva comprendere i suoi pensieri su problemi di lavoro che esternava in maniera chiara e avvincente. Nelle sue confidenze mi spiegò come aveva risolto le molte difficoltà che incontra un dirigente, anche sindacali, raccontandomi le varie situazioni che si presentavano ogni giorno nei rapporti con i propri collaboratori e con l'alta direzione della sede di Milano.

Fin dall'inizio della sua attività in quello stabilimento, mio padre aveva avuto l'incarico di ricostruire e riorganizzare la fabbrica che era stata concepita e realizzata in maniera sbagliata e con alcuni difetti tecnici madornali. Più tardi fu anche incaricato di costruire un nuovo stabilimento a Falconara presso la raffineria API nei pressi di Ancona ed utilizzò la stessa cooperativa di ex dipendenti che avevano partecipato al lavoro di ristrutturazione dello stabilimento di Avenza. Si assentava quindi anche per due o tre settimane di seguito.

Quando la ricostruzione e l'ampliamento del primo stabilimento furono completati, si decise di re-inaugurarli e vennero i "pezzi grossi" da Milano, il vescovo locale con acquasantiera e tanto di forbici per tagliare il nastro, il Sindaco, ecc. Fui presentato all'Amministratore Delegato della società, il Conte Baglia Bambergi, che mi apostrofò simpaticamente dicendo: "Ah, tu sei il figlio dell'Ingegnere Aprea! Bene, ti devo dire che tuo padre è il nostro miglior dirigente perché in pratica non abbiamo più bisogno di lui!". Ma spiegò subito la contraddizione paradossale: "Dico questo perché tuo padre ha organizzato talmente bene questa fabbrica ed ha così bene delegato le responsabilità ai propri collaboratori addestrandoli ad assumersela che, anche quando è assente per lungo tempo, qui le cose funzionano come un orologio (a quel tempo vi erano circa 80 dipendenti)". Quel periodo è stato per me una scuola di vita professionale sul campo.

Ritornando a Peppino, era uno che si divertiva a suo dire. Oltre al motocarro, possedeva anche una Fiat 500 C e una moto sportiva MV Augusta 175 cc, che naturalmente riuscì a guidare con mia grande soddisfazione.



*MV Augusta 175 cc*

Nell'estate successiva, sebbene non completamente, risolsi il problema delle serate nei locali della Versilia con i vari flirt intessuti al mare con le villeggianti perché qualche volta Peppino mi mise a disposizione anche la 500 C, che era la massima aspirazione dei giovani, mentre la 600 lanciata da poco sul mercato, era considerata l'auto di famiglia perché aveva 4 posti.

Durante l'autunno e l'inverno successivi riuscii addirittura a farmela prestare anche per fare visitine ai flirt estivi, così andai più volte a Bologna, Reggio Emilia e Ferrara per dei piacevoli incontri, anche se il comportamento delle ragazze non era più "spigliato" come quando si trovavano in vacanza fuori casa. Quell'inverno mi "fidanzai" (nel senso che frequentavo la famiglia) con una delle figlie del direttore di uno dei più importanti stabilimenti della zona, che abitava a Carrara e frequentava l'università di Pisa. Era una ragazza molto sensuale ma che non voleva andare oltre il petting pesante, ed il nostro flirt durò vari mesi, intervallato da altri brevi rapporti con colleghe di Carrara e di Spezia, finché lei non partì per la Francia per perfezionare la lingua, dove passò tutta l'estate successiva.

Ma il ricordo della 500 C è legato soprattutto al Giro di Toscana cui Peppino ed io decidemmo di iscriverci per il piacere di fare questa gara, ormai dimenticata, la cui formula era simile a quella delle Mille Miglia, pur limitando il percorso a poco più di 350 Km.

La voglia ci era venuta perché tutte le primavere precedenti andavamo a vedere il passaggio delle auto in corsa sulla curva a 90° del Lungomare versiliese. Il percorso prevedeva che le auto provenienti dall'Aurelia imboccassero il vialone che porta da Massa al mare e girassero verso sinistra sul lungomare in direzione Viareggio. Ci iscrivemmo nella Classe Turismo fino a 500 cc (cioè le auto con motori non elaborati) e decidemmo che alla guida ci fossi io mentre Peppino faceva da navigatore. La ragione di questa scelta era duplice: l'amico riconosceva che le mie capacità di guida erano superiori alle sue e le mie frequenti scorrazzate in Lambretta e in macchina per le strade della Toscana, mi avevano fatto acquisire una profonda conoscenza del percorso sul quale comunque ci allenammo durante alcune domeniche precedenti la gara, specialmente sui percorsi di montagna che sono stati – e tuttora sono - sempre congeniali al mio carattere di guidatore perché mi ci diverto moltissimo.

La macchina non era affatto preparata tecnicamente come invece lo erano quelle dei professionisti delle classi sport, corsa, ecc.; avevamo a disposizione solo una carta geografica dettagliata della Regione con la quale il mio compagno mi indicava preventivamente il percorso e le curve più importanti.

Sorprendentemente arrivammo secondi nella nostra classe, non senza aver percorso il famoso vialone e la curva sul lungomare a velocità decisamente elevata perché sapevamo che c'erano tutti i nostri amici che ci aspettavano. Riuscii anche a far alzare un po' le ruote interne della 500 alla curva rischiando il ribaltamento, ma tutto proseguì regolarmente con una leggera controsterzata e spostamento dei corpi verso l'interno della curva, frutto dell'esperienza di allenamento in altre curve pericolose prese in discesa durante gli allenamenti sulle montagne.

Alla fine dell'estate conobbi un altro gruppo di ragazzi e ragazze di Massa, fra i quali vi erano figli di direttori o impiegati di vari stabilimenti della zona industriale. Così abbandonai un po' quelli di Carrara ed iniziai altri flirt innocenti. Tutti gli spostamenti erano affidati alla brava Lambretta.

Fra di loro vi era una brunetta molto carina con la quale vi fu solo un rapporto di pura amicizia che sarebbe forse sfociata in qualcosa di più se un'altra del gruppo non mi avesse fatto capire che le piacevo molto, così iniziai quest'altro flirt che fu l'ultimo di quel periodo e che divenne una cosa abbastanza seria perché durò molto tempo con buona probabilità di concludersi con altro fidanzamento ufficiale.

## IL PRIMO VIAGGIO ALL'ESTERO

Nella prima metà degli anni 50 andare all'estero era solo cosa da ricchi. I ragazzi di famiglie della classe media non si sognavano di partire in vacanza fuori dell'Italia, o per andare a scuola di inglese o francese, o tanto meno per andare a seguire un Master in America, come ormai è divenuta prassi quasi normale; tutto ciò perché allora tutti gli italiani potevano contare su un reddito molto inferiore a quello di questi anni.

Mio padre, che però era molto aperto su queste faccende e che aveva fatto dei sacrifici per mantenere mia sorella Elvira prima in Inghilterra e poi in Francia, non mancò di darmi l'opportunità di farmi fare un viaggio organizzato dall'Università che finanziava in parte il costo.

Era un viaggio per metà di cultura e per l'altra metà di piacere, e ricordo che il contributo dei partecipanti era assolutamente basso, solo 13.500 lire per due settimane di viaggio in pullman, alloggi e pasti compresi.

Le destinazioni erano Svizzera, Germania e Francia. Gli accompagnatori erano il Preside di Facoltà, un professore di matematica che assomigliava a quell'attore che faceva sempre la parte del vecchietto senza denti e con la voce chioccia che appariva in quasi tutti i film western, l'ottimo professore di ragioneria, Egidio Giannessi, un omeone simpatico e alla mano, la professoressa di francese, una zitella che costituiva una vera macchietta per noi studenti da prendere in giro, ed il Segretario di Facoltà.

Partimmo nei primi giorni di maggio e vi assicuro che non ci annoiammo, anche durante le lunghe traversate da una città all'altra; i più scalmanati (ma la goliardia di allora era molto civile), fra cui io, inventammo "Radio Fondo Pullman" profittando del fatto, novità per quei tempi, che vi era a bordo una radio con l'apparecchiatura per parlare al microfono. Utilizzando i motivi delle canzoni in voga allora, o quelli dei più noti canti di montagna, costruimmo delle poesie e delle filastrocche satiriche per commentare gli avvenimenti del giorno prima e gli atteggiamenti dei componenti la brigata, senza ovviamente tralasciare i professori. Ancora mi meraviglio per l'esuberanza della nostra vena poetica ma vi assicuro che deliziammo (e ci deliziammo) tutti facendoci matte risate. Il Preside di Facoltà fu uno di quelli più colpito dalle nostre frecciate: a un certo punto si offese per qualche versetto più pepato del solito (non era pisano come Giannessi e non aveva il senso dell'humour come i toscani) così fummo costretti a chiedergli scusa.

Il viaggio fu molto istruttivo: oltre ai musei ed i monumenti importanti delle città, in Svizzera visitammo la Migros, la società che allora era all'avanguardia essendo un'impresa antesignana della grande distribuzione organizzata. Aveva supermarket (in Italia non esistevano ancora), superette<sup>10</sup>, ed anche dei camion che andavano nei piccoli paesi per la distribuzione porta a porta di prodotti alimentari e di largo consumo, una specie di mercatino mobile. Ciò che ci fece più impressione e destò la nostra ammirazione fu l'organizzazione della logistica di distribuzione della sede centrale e dei vari centri distributivi piazzati strategicamente sul territorio; occorre precisare che in quegli anni non vi erano ancora i computer nelle aziende...ma non voglio annoiarvi con questi dettagli che però ci arricchirono di una nuova esperienza.

Ma la parte turistica e culturale ebbe una grande importanza: visitammo tutte le più importanti città, la bellissima Lucerna, Ginevra e Zurigo...ricordo le guerre sui "pedalò" biposto sui laghi per bagnarci a bicchierate...Losanna, Berna, la traversata del passo del Gottardo, e le cascate del Reno a Schaffausen, ed i bellissimi musei...

---

<sup>10</sup> piccoli supermarket con una superficie non superiore a 200 mq.

Poi entrammo in Germania. Per la prima volta percorremmo delle autostrade che già esistevano in quel paese da prima della guerra. Visitammo l'Università di Heidelberg e familiarizzammo con i colleghi. Visitammo la Lanz a Ludwigschaffen, allora la più grande fabbrica di trattori agricoli e di enormi mietitrebbia. Rimanemmo affascinati dall'organizzazione del ciclo produttivo e dalla avanzata automazione. Ci fece un'impressione enorme vedere, a distanza di qualche anno dalla fine della guerra, ancora la maggior parte delle città distrutte e le ricostruzioni in atto.

Ogni sera, dopo cena, ce ne andavamo in gruppetti a cercare la fauna femminile nei locali notturni (mio padre mi aveva fornito anche di un po' di "argent de poche") e qualche volta riuscimmo ad avere dei successi più che insperati. Il risultato di queste scorriere era che ci mettevamo a letto non prima delle 2 o le 3 di notte e di solito si ripartiva con il pullman per la prossima destinazione alle 7 della mattina successiva.

Un giorno ero in un ufficio postale per scrivere qualche cartolina e comprare i relativi francobolli. Tirai fuori il borsellino per pagarli e lo dimenticai per qualche minuto sul bancone. Appena uscito me ne accorsi ma, nonostante la corsa, non lo ritrovai più. Grosso guaio, ma il Professor Giannessi mi venne in aiuto e mi prestò un po' di valuta.

La stessa sera rimasi solo mentre gli altri erano già partiti per le solite scorribande notturne e mi avviai verso un locale che avevo adocchiato a poca distanza dall'albergo. Entrai, non senza essere costretto a mettermi una cravatta che mi prestarono all'ingresso obbligandomi ad indossarla; nel dare un'occhiata in giro mi accorsi che c'erano due nostri professori, senza il Preside.

Giannessi mi vide e mi fece cenno di sedermi al loro tavolo. Il locale era costruito in un modo particolare: la pista da ballo circolare in mezzo con l'orchestra in uno slargo adiacente ed i tavoli piazzati tutti intorno come in uno stadio su delle gradinate larghe che li potevano contenere con tutte le sedie necessarie.

Alla gradinata sotto di noi c'era una coppia di coniugi non giovanissimi, lei – bella donna - avrà avuto poco più una quarantina d'anni e lui ne dimostrava una decina di più. Sul loro tavolo c'era un numero enorme di boccali di birra vuoti, tutti davanti a lui mentre lei si limitava a bere apfelsaft, aranciata o simili analcolici. Ogni tanto andavano in pista a ballare ma era evidente che lui era quasi completamente partito per una formidabile sbornia. Lei mi mise subito gli occhi addosso e mi fece capire che avrebbe gradito l'invito al ballo. Io mi schernivo un po' per la presenza dei prof, ma Giannessi mi incitò a non perdere l'occasione. Ed in effetti fu una vera occasione perché, dopo alcuni balli lenti con relativo strusciamento ed eccitazione reciproca, a un certo punto il coniuge andò alla toilette, non so se per fare la pipì o per rimettere, e al ritorno al tavolo volle andare a casa. Ma c'era bisogno di aiuto per sorreggerlo ed io mi prestai volentieri. Prendemmo un taxi e poco dopo mi ritrovai a far l'amore con lei tutta la notte a casa loro mentre il marito dormiva della grossa. La mattina dopo ebbi appena il tempo di raccogliere i miei bagagli in albergo e raggiungere il pullman dove già tutti mi aspettavano per il ritardo.

Alla fine entrammo in Francia ed eravamo molto eccitati perché le nostre destinazioni erano solo turistiche, cioè Cannes, Nizza e Montecarlo, dove mi trovai particolarmente a mio agio per la buona conoscenza del francese.

Dopo una breve sosta ad Aix-les Bains con visita alla città, finalmente giungemmo in Costa Azzurra, in una calda giornata di sole quasi estivo: Giri vari, visita al porto, Promenade des Anglais, ed il giorno dopo Principato di Monaco con relative visite ed entrata al Casino (con cravatta). Ero solo con un collega con il quale avevo familiarizzato in scorribande fruttuose nei giorni precedenti e, per la prima volta in vita mia provai l'ebbrezza del gioco d'azzardo. Ci fermammo alla roulette ed il risultato per ambedue fu che vincemmo uno sproposito, ciò che mi permise di restituire il prestito al professor Giannessi e soprattutto con l'abbondante resto di andare, sempre con lo stesso collega, a veder per la

prima volta in vita mia, uno strip-tease in un locale importante: che emozione! Dopo lo spettacolo, riuscimmo ad invitare due striptiseuse al nostro tavolo offrendo loro champagne. La serata si concluse nell'alberghetto dove abitavano con una bella ...nottata in bianco.

Il risultato fu che, durante i 15 giorni di viaggio, le ore di sonno furono in media non più di tre per notte, ma non avevo ancora 25 anni ed il fisico resistette benissimo.

Da questo viaggio è nata la mia gran voglia di vedere il mondo, cosa che poi sono riuscito a fare abbastanza bene nella mia vita, ed un incremento del desiderio di conoscere e amoreggiare con delle belle donne come quelle delle ultime avventure svizzera e francese.

## INTERMEZZO 2

All'inizio del '57 vi furono alcuni eventi importanti nella famiglia: mia sorella Elvira si sposò con il suo francese, la piccola Gemma si ammalò gravemente ed io mi laureai nella sessione di febbraio. Ero riuscito a concludere il corso di studi in tre anni dall'iscrizione a Pisa (5 anni in tutto) salvo i due soli esami che avevo dato a Roma nei primi due anni. La votazione fu bassa ma la mia tesi piacque ed il professore relatore mi fece avere una borsa di studio per un corso di specializzazione a Roma.

C'è sempre un anno e/o un periodo nero in ogni famiglia. Infatti da quel momento sono iniziati i 12 mesi più dolorosi della vita di mia madre (e di noi figli) perché dal 2 Maggio 1957 al 13 Maggio dell'anno successivo ha perso il marito, sua madre e la figlia Gemma.

La scomparsa a 18 anni della mia sorellina preferita, dopo quella di mio padre, mi fece andare in crisi spirituale perché non riuscii ad accettare questa seconda morte che consideravo un'ingiustizia. Mi misi a studiare la storia e la filosofia delle religioni più importanti, fino al punto di divenire ateo, io che da ragazzo avevo avuto un'educazione cattolica (imposta) in famiglia.

Si era concluso così il periodo più felice della mia giovinezza di ragazzo spensierato e piuttosto discolo, sempre alla ricerca del divertimento, un po' pazzarello e piuttosto birichino con il gentil sesso, ma che era riuscito a non annoiarsi mai...

Quell'anno il mio carattere fece un salto di qualità nel senso che divenni più responsabile e serio. Alcuni infatti dicono che nel complesso io sia divenuto una persona seria, e l'apparenza parrebbe confermarlo specialmente ora che non sono più giovane, ma io stesso non ne sono così sicuro perché mi è rimasta sempre la voglia di divertirmi accompagnata da una curiosità di conoscere e di imparare cose nuove – alcune volte senza approfondirle come invece sarebbe giusto - e un desiderio continuo di tutto ciò che è inconsueto, insolito e straordinario.

## LA PARTENZA PER LA NIGERIA

Alla fine del corso di specializzazione (in marketing) ebbi 7 offerte di lavoro, cosa straordinaria negli anni precedenti il boom economico italiano che iniziò solo nel 1960, fra le quali vi erano quelle di due imprenditori docenti del corso, di grandi società che avevano l'elenco dei partecipanti, della società dove aveva lavorato mio padre e di un suo amico socio fondatore e responsabile della parte tecnica di una società italo-nigeriana appena costituita.

Di fronte a questa situazione ebbi dei dubbi sulla scelta perché ciascuna soluzione aveva dei vantaggi e degli svantaggi. Decisi allora di chiedere consiglio ad un simpatico docente del corso, il dottor Giuseppe Ratti, giovane dirigente dell'ENI e segretario generale della AISM<sup>11</sup>, poi diventato personaggio importante, e di cui ho un ottimo ricordo. La mia decisione fu presa grazie ad una sua frase al termine di una piacevole conversazione, che più o meno suonava così.

“Qualsiasi posto tu accetti ti dovrai staccare dalla famiglia (mia sorella era ancora viva ma gravemente malata ed in cura all'ospedale di Massa). La tua residenza sarà Milano o Trieste o Roma. Farai fatica a sbarcare il lunario col tuo primo stipendio. Se vai in Nigeria potrai risparmiare e mandare una parte del tuo stipendio a casa, potrai imparare bene una lingua, l'inglese, e l'esperienza che acquisirai per ogni anno di lavoro all'estero varrà per lo meno quanto tre anni di lavoro in Italia. Se le cose vanno male per la nuova società, te ne torni a casa e potrai più facilmente trovare un lavoro ben retribuito”.

Devo dire che sentire il parere di una persona valida e con una certa esperienza può essere molto utile ai giovani, anche quelli di oggi, che abitualmente non vogliono ascoltare i “matusa”, anzi li snobbano in alto grado.

Così presi la mia decisione e, prima di partire feci un lavoro di preparazione un po' a Roma e un po' in giro per l'Italia presso i fornitori dei materiali che avremmo importato in Nigeria. Per qualche giorno fui ospite di mia zia meravigliosa cucciniera la quale mi insegnò i segreti di alcuni piatti tipicamente napoletani che contribuirono ad alcuni successi con amici inglesi che frequentai in Africa nei mesi successivi.

Dunque mi imbarcai per la prima volta e con una grande emozione su un aereo di linea della BOAC (British Overseas Airways Corporation) antenata dell'attuale British Airways. L'aereo era un vecchio “Argonaut”, derivato dal più famoso DC4, quadrimotore ad elica cui sbattevano le ali come una vecchia cornacchia, che viaggiò tutta una notte, facendo sosta per rifornimento a Tripoli di Libia e Kano, città del nord della Nigeria.



*Argonaut BOAC*

Appena uscito dall'aereo a Lagos la mattina presto, ebbi per la prima volta la sensazione spiacevole del caldo umido tropicale (30° di massima e 27 di minima con il 95% di umidità) che faceva appiccicare i

<sup>11</sup> Associazione Italiana Studi di Marketing

vestiti addosso e con il quale ho convissuto (allora il condizionatore era un lusso raro) per tutto il periodo di tempo passato in quel paese. Solo un paio di volte l'anno veniva dal nord un vento molto secco che abbassava leggermente anche la temperatura e che provocava un'altra nuova sensazione curiosa che consisteva nel fatto che la moneta di carta, abitualmente umida e "silenziosa", quando la maneggiavi, era talmente secca che suonava e schioccava fra le mani. Anche nei vestiti si avvertiva una sensazione simile....

Mi adattai prestissimo alla nuova situazione, la casa, i "boys" (cameriere e cuoco), la rete antizanzare a letto, la pasticca antimalaria una volta alla settimana, il nuovo lavoro tutto da costruire, la formazione dei tecnici e dei venditori locali, il magazzino centrale da gestire, la contabilità da impostare e portare avanti fino al primo bilancio, le paghe e la gestione del personale, ecc. Quante cose ho imparato in quel periodo! Grazie anche a qualche errore che mi capitò di fare ogni tanto...

Ma c'era una cosa alla quale feci molta fatica ad adattarmi: la mancanza di ragazze libere. Lagos, la capitale federale della colonia inglese avviatasi verso la strada dell'indipendenza che ottenne tre anni dopo nel 1960, aveva una popolazione locale di poco più di un milione di abitanti e circa 20.000 in tutto fra inglesi, la grande maggioranza dei bianchi, e poi francesi, italiani, greci, tedeschi, indiani, libanesi, australiani e americani (allora il petrolio ed il gas non erano stati ancora trovati).

La maggioranza di questi (me compreso) erano dirigenti, impiegati e tecnici che lavoravano in Nigeria con contratto a termine rinnovabile di 18 o 24 mesi seguiti da tre mesi o quattro di vacanza e viaggio pagato nel paese di origine. Molti erano sposati e si erano portati la famiglia con bambini....ero ricaduto nella situazione della provincia perché era difficilissimo per uno scapolo avere una girl friend alla luce del sole. Vi erano molti scapoli e pochissime nubili, nella proporzione di 1 ragazza per circa 30 giovani maschi vogliosi. Potete immaginare il problema perché chi aveva una girl friend se la teneva ben stretta, anche se fisicamente non eccelsa. Le signore erano "intoccabili", salvo naturalmente qualche eccezione molto segreta.

Avevo lasciato una "fidanzata" italiana in quel di Massa, figlia di un alto dirigente di una grande industria italiana, con la quale avevo iniziato un rapporto abbastanza serio, che avrebbe potuto anche sfociare in qualcosa di più concreto, compreso il matrimonio ed una sua venuta in Nigeria. Mantenevamo un fitto scambio di corrispondenza che mi riempiva parte del tempo libero, specialmente nei giorni di pioggia...A proposito, avete mai visto la pioggia letteralmente orizzontale? Ebbene quando veniva giù qualche temporale e di giorno il cielo diveniva più scuro che al crepuscolo, l'acqua "orizzontale" penetrava dappertutto anche se si chiudevano persiane e finestre: e non c'era nulla da fare; altra esperienza nuova ed impressionante per un ragazzo di ventisei anni abituato al clima e alla natura mediterranei (esperienza che ho rivissuto qualche anno più tardi in Brasile).

Ma torniamo alle difficoltà dei rapporti con le donzelle. Nei primi mesi sono stato letteralmente a stecchetto, anche perché non avevo mai avuto occasione di aver contatti con delle nere, alcune delle quali erano certamente attraenti ma anche loro intoccabili per quel senso di razzismo dell'ambiente bianco locale – con una pesante impronta inglese - che squalificava ogni bianco che familiarizzasse con gli africani che dovevano essere tenuti a debita distanza, salvo le poche eccezioni dei medici.

Devo confessare che in quel primo periodo fui costretto a masturbarmi alcune volte, specialmente quando mi svegliavo la mattina con il sesso eccitato al massimo e dolorante. A occhi chiusi ricordavo il petting con la fidanzata lasciata in Italia...

Ma dopo poco ebbi un colpo di fortuna.

## LA FORD CONSUL, LA HILLMAN MINX ED IL KOMBI VOLKSWAGEN



**Ford Consul Mk2 – 1956- 62 – Motore 1703 cc di 4 cilindri in linea con valvole in testa – 59 CV a 4400 giri lunghezza 4,37 m - velocità max. 125 Km/h – consumo 8,5/100 Km (12.5Km/litro)**



**Volkswagen Kombi 6 volt (1957) Motore post. 4 cil. boxer 1200 cc; Furgone sfinestrato 3 porte + portellone posteriore; Velocità max 120 Km/h – Lunghezza 4,42 m – Consumo 10,5 Km/l**



**Hillman Minx Husky 1957 – SW basata sul modello “Phase 8” – Motore 4 cilindri in linea di 1390 cc – 47 CV a 4400 giri – 4 marce + RM – Velocità max. 110 Km/h**



Questi erano i tre veicoli (vedi foto) di proprietà della società dove lavoravo che apparteneva per il 50% allo Stato della Western Region - così si chiamava allora la parte sud-ovest della allora colonia inglese dove predominavano gli africani di etnia Yoruba – e per il resto a degli italiani, l'amico di mio padre (lo stesso della foto con la vecchia moto a pagina 5) e all'Astaldi Estero una famosa, ancor oggi, grande impresa di costruzioni che realizzava soprattutto strade e ferrovie (ricordo di aver conosciuto a Roma il Direttore Generale Ing. Sattanino, padre della Mariolina della RAI).

La prima delle tre era assegnata al Managing Director italiano con il quale dividevo un appartamento e i due boys, la seconda e la terza servivano principalmente per spostarsi per lavoro. Dopo l'orario di lavoro la Hillman era a disposizione dell'altro impiegato italiano della società con moglie e figlia; il Kombi Van rimaneva a me, il più giovane. Tuttavia spesso avevo a disposizione anche la Ford in assenza del “capo”, oppure per incontri di lavoro con persone importanti.

Usavo la Ford anche per andare al club, da solo o con il capo. Quasi tutti i bianchi erano iscritti ad un club utilizzato tutti i giorni per il tempo libero al termine del lavoro pomeridiano – assolutamente alle 5

del pomeriggio si chiudevano gli uffici perché poco dopo le sei era già notte – e ovviamente il sabato pomeriggio e la domenica. I club di Lagos erano due: in uno, oltre alla grande Club House con ottimo ristorante dove si giocava a carte, si chiacchierava e soprattutto si beveva, gli sport praticabili erano il golf ed il tennis; nell'altro, il Polo Club, vi erano gli appassionati (e le appassionate) di equitazione e si dava meno importanza alla Club House che si limitava ad una serie di piccole costruzioni in legno, con bar e tettoia antistante che copriva tavolini e sedie per i giorni piovosi; e naturalmente le stalle.

Il mio capo, con cui ero entrato in confidenza, ed io avevamo scelto il Polo Club perché ambedue appassionati di equitazione e amanti dei cavalli. Questa decisione ha fatto sì che non ho mai imparato a giocare a golf o (bene) a tennis, con la conseguenza che quando sono tornato in Italia non mi sono potuto permettere un cavallo e tanto meno iscrivermi al Circolo del Polo al Parco di Monza.

Ma al club si conoscevano molte persone e si imparava bene l'inglese, tanto che dopo due mesi di permanenza lo masticavo alquanto "fluent". Fra le persone vi erano anche signore inglesi (sposate) molte delle quali, in quanto ottime cavallerizze e amanti del cavallo che coccolavano e baciavano appassionatamente nei momenti di relax, avevano assunto dei connotati del viso simili a quello del nobile animale. Fra i frequentatori del club vi era anche un dirigente di un'altra famosa impresa di costruzioni italiana, la Borini-Prono. Il nostro era simpatico italo-inglese, ex ufficiale di cavalleria dell'Esercito italiano e naturalmente appassionato di equitazione, ottimo giocatore di polo. Questo sport è a mio parere se non il, certamente uno dei più belli fra gli spettacoli sportivi, a condizione che lo spettatore sia appassionato di cavalli, sappia montare e quindi capisca la difficoltà di dare dei colpi ad una pallina piccolissima in groppa ad un cavallo che galoppa "contro" quello della squadra nemica, ambedue muniti di museruola per evitare che si mordano reciprocamente quando corrono affiancati.

Il dottor Camino, così si chiamava il nostro, ci faceva spesso scuola in maneggio e fra di noi vi erano dei principianti veramente alle prime armi che facevano innervosire i cavalli. Ricordo fra gli altri il giovane console americano e sua moglie che usavano le briglie come si vede nei film western americani (alte ed usate senza dolcezza) per cui tutti i cavalli che montavano (tutti interi) schiumavano di nervosismo più di altri. Calmarli significava fra l'altro, appena il "polo poney" era fuori del maneggio, evitare che si desse a una corsa pazzo, sopportare senza essere disarcionato che si alzasse sui posteriori varie volte e che scalciasse altrettante volte....Dopo un po' di tempo il maestro affidava a me questi cavalli quasi impazziti per calmarli dato che neanche lo stalliere riusciva a tenerli, e ciò fu di grande soddisfazione per me.

In coppia, spesso con signore dal viso "cavallino", ma bravissime, vinsi (o arrivai secondo) delle gare di regolarità (si chiamavano "average point to point") su percorsi di alcune ore nel "bush" (la foresta tropicale) al trotto, poi al passo, poi sulla spiaggia al galoppo sfrenato o al mezzo galoppo nella boscaglia rada...Il tutto finiva con una premiazione e una gran mangiata di carne alla griglia, ed altre leccornie, il tutto inaffiato da birra gelata.

Un altro frequentatore del Polo Club era il Direttore della NBC (non era la famosa americana, ma la Nigerian Broadcasting Corporation) con moglie e bambini che aveva una segretaria "nubile" che alcune volte era invitata al Polo Club, pur non essendo una cavallerizza. E con lei era invitata anche la nostra segretaria, giovane signora jugoslava sposata ad un architetto inglese che aveva una delle più belle spider che siano mai state costruite, la Jaguar XK che una volta mi fece guidare, dopo aver capito che io amavo appassionatamente le automobili, specialmente di quel tipo. Provai a fare la corte alla nostra segretaria, che fra l'altro aveva delle scollature da capogiro con vista completa del seno perché usava il "balconcino", ma non ci fu niente da fare.



*Jaguar XK 120 Drophead*

La donzella della NBC, Dorothy, aveva circa 35 anni e si accompagnava ad un boy friend inglese, anch'egli dipendente della società radiofonica. Divenimmo amici e spesso ci incontravamo in un gruppo abbastanza numeroso e affiatato di giocatori di bridge.

La famosa occasione venne la sera di Capodanno del 1957. Il mio capo, che aveva ancora la famiglia in Italia ed io fummo invitati ad unirci a questo gruppo di inglesi per la cena nell'altro club di cui erano soci. Fu abbastanza divertente sudare bevendo vino e champagne la notte del 31 dicembre per uno come me abituato a bere in quel giorno in Europa per riscaldarsi... Verso le due di mattina, alcuni della compagnia proposero di fare un bridge e tutti vennero a casa nostra dove formammo due tavoli, con altri che assistevano senza giocare. Al mio tavolo c'era Richard (Dick), il boy friend di Dorothy, il Console italiano ed un quarto che non ricordo. Dorothy, la quale mi aveva fatto capire in passato che gradiva la mia compagnia, si era messa nell'angolo del tavolo fra me ed il suo partner del momento. Dick era visibilmente sbronzo.

Dopo qualche mano di carte inizia fra di loro una discussione il cui tono aumenta rapidamente di intensità. Dorothy mi dice a un certo punto: "Gennaro, ti prego di accompagnarmi a casa perché Dick è completamente ubriaco e temo che per la gelosia, se vado con lui, mi riempia di botte come ha fatto altre volte".

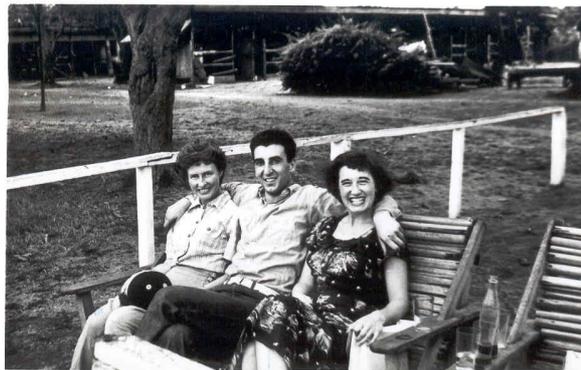
A questo punto finisce la serata di bridge e tutti si avviano a casa. Io prendo la Ford Consul e Dorothy sale in macchina con me.

Lei abitava sola in appartamento al piano rialzato di una palazzina in mezzo al verde nella zona residenziale di Lagos. Al primo piano abitava il suo capo, il direttore della NBC., Mi avvio e Richard ci segue seppur con qualche incertezza di guida; arriviamo e mi accosto ai gradini che portavano alla sua abitazione; scendo e apro la portiera a Dorothy per accompagnarla fino alla porta di casa. Richard arriva e si avvicina con aria minacciosa. Senza dire una parola mi sferra un cazzotto in un occhio che per l'energia impressa mi fa' volare letteralmente al di là di una siepe vicina. Stordito solo per un attimo, mi riprendo e mi avvento sull'uomo che sta attaccando Dorothy a ceffoni, la quale strilla per la paura; ma riesce a darne solo uno che lei riesce a schivare; poi io prendo l'iniziativa e lo fermo con una "cravatta" talmente vigorosa che lui comincia a strillare a sua volta con voce soffocata: "Dorothy, dì a Gennaro di smettere, ché mi sta strozzando..." La scena non era stata ovviamente silenziosa ed il capo dei due si era svegliato preoccupato per gli schiamazzi. Scende in pigiama, caccia via il Dick e mi porta a casa sua dove mi schiaffa la classica bistecca sull'occhio, chiedendomi scusa a nome della NBC, dopo che la sua segretaria gli ha raccontato come si sono svolti i fatti. E mi chiede anche il piacere di non denunciare Dick alla polizia - ormai già tutta Nigeriana - per non creare discredito alla società radiofonica che invece era ancora tutta inglese.

La mattina dopo mi sveglia verso mezzogiorno e allo specchio vedo un occhio nero e decisamente gonfio. Il nostro cuoco mi coccola con un eccellente “brunch” adatto alla festività. A un certo punto vedo arrivare Dick che con aria compunta viene ufficialmente a chiedermi scusa con un “apologize very much...”.

Dopo due giorni Richard partì per la madrepatria, licenziato in tronco. Io ci guadagnai una girl friend, Dorothy che divenne talmente affezionata per il resto del tempo passato in Nigeria che il mio capo la soprannominò “cavallo fedele”, e un po’ se lo meritava perché era una di quelle donne cavallone tipicamente britanniche. Infatti quasi sempre nel Kombi che aveva una larga e comoda panchetta per i passeggeri, la sera al buio, perché non poteva “far vedere” che entrava un uomo troppo spesso in casa, mi cavalcava in maniera egregia, seppur con poca fantasia. Ma la sua frequentazione con me le fece apprendere alcune cose degli scambi amorosi che non sapeva...e divenne un’ottima allieva. Rimase il solito problema. Allora non esisteva la pillola e dovevamo stare più che attenti, situazione non piacevole in alcuni momenti di un incontro sessuale. Qualcuno mi aveva detto che per essere sicuri la partner doveva fare delle lavande con acqua e aceto: non so se ciò fosse vero ma non avemmo nessuna conseguenza spiacevole, cioè l’attesa di un bimbo.

Ci fu un’altra fanciulla “nubile” con cui tentai gli approcci dopo un po’ di tempo, ma non ne volle sapere per via di Dorothy che era sua amica (rispettivamente alla mia destra e alla mia sinistra nella foto).



*Io, Dorothy e “Kangaroo”(col casco da polo sulle ginocchia)*

Era australiana – la soprannominammo “Kangaroo” - ed era più carina della mia girl friend, ma poi si innamorò di un bel ragazzo francese socio del Polo Club e persi ogni speranza di conquistarla.

Durante il periodo nigeriano, ebbi occasione di cucinare spesso per noi e per gli amici inglesi molti piatti della cucina italiana, e ne furono deliziati. Così iniziai la mia carriera di cuociniera che con gli anni si è abbastanza perfezionata.

In fondo a questo libro ho voluto aggiungere qualche ricetta che ancor oggi è particolarmente gradita a mia moglie e a molti amici o conoscenti che poi divengono amici.

All’inizio di maggio del 58 la situazione in Italia precipitò e mia sorella Gemma, la mia coccola, ci lasciò per sempre. Ricordo di aver pianto più dell’anno precedente quando era mancato mio padre.

Quindi interruppi il contratto e tornai in Italia per essere più vicino a mia madre rimasta sola perché anche mia sorella Elvira era da tempo lontana dall’Italia, a Parigi, già con il primo figlio.

Dopo poco cominciai a sentire il così detto “mal d’Africa” e tanta voglia di tornare, cosa che mi passò, un po’ per il tempo trascorso, ma soprattutto perché quando la Nigeria e gli altri paesi coloniali che visitai ancora in seguito, divennero indipendenti, la piacevole “vita di colonia” sparì e l’ambiente si degradò moltissimo, come ben tutti abbiamo appreso dalle notizie che si sono succedute negli anni.

## FIAT NUOVA 500

### LA PRIMA AUTO COMPRATA CON I MIEI SOLDI



**Fiat nuova 500** – (con varie serie-modificate dal 1957 al 1972) – Motore (prima serie) 479 cc bicilindrico posteriore 2 cilindri paralleli verticali, raffreddato ad aria – Potenza 13 o 15 CV (modello economico o normale) – Velocità massima 85 Km/ora per l'economica e 90 per la normale – Lunghezza 2,97 m, larghezza 1,32 m – Carrozzeria monoscocca trasformabile (la mia nella foto a sinistra era il tipo “normale” che fu costruita fino al 3/59) – Capacità due persone più 70 Kg di bagaglio oppure due bambini sulla panchetta posteriore; (sedili anteriori con schienale reclinabile!)

Al ritorno in Italia il primo pensiero “serio” – si fa per dire - fu quello di cercarmi una nuova occupazione e risposi a numerosi annunci di ricerca di personale sul Corriere della Sera che allora era il solo importante quotidiano che offriva questo servizio.

Il padre della mia “fidanzata” (che era stata ben felice di rivedermi) aveva nel frattempo spostato la sua residenza da Massa Carrara a Milano e mi offrì di entrare nella società di cui era divenuto alto dirigente. Lo ringraziai, ma sentivo che l’acceptare significava essere legato indissolubilmente a lui, alla famiglia e a sua figlia, perciò gli risposi vagamente ringraziandolo, mentre cercavo di trovare un posto di lavoro senza l’aiuto di nessuno. La ragione principale di questo mio rifiuto, oltre ad un certo orgoglio ereditario, era che nel mio subcosciente non avevo alcuna voglia di impegnarmi subito in un matrimonio che mi avrebbe sicuramente legato mani e piedi non solo a lei, ma anche a lui; e in più sentivo di voler continuare a divertirmi facendo il farfallone di fiore in fiore.

Una grande azienda italiana che intendeva aumentare il proprio organico nell’esportazione mi convocò, dopo l’invio del mio curriculum vitae e il 4 agosto 1958 presi servizio a Milano nella “Direzione Esportazione Gomma” della Pirelli, che aveva ancora gli uffici a Piazzale Loreto. Questo nuovo lavoro mi era perfettamente congeniale perché sentivo di essere pronto a “vendere” pneumatici, cinghie trapezoidali e piane, mute e pinne per subacquei, tubi di tutti i tipi, accessori industriali, ed una pletora di altri articoli vari (in tutto circa 20.000), compreso borse per l’acqua calda, i bocchini per pipa e le confezioni portatili per lavande vaginali, per non parlare degli accessori per l’industria tessile.

La seconda ragione importante era che, dopo aver assaporato il piacere di viaggiare, l’emozione di conoscere paesi e ambienti diversi e nuovi popoli e culture e non avendo molto denaro a disposizione per conoscere il mondo, avevo pensato che potevo farlo almeno in parte a spese dei miei datori di lavoro, finché non avessi potuto permettermelo con le mie proprie risorse finanziarie.

Una delle cose che mi è rimasta impressa nella mente durante il colloquio finale per l’assunzione con il Direttore della DEG, il dottor Pio (di cognome), un londinese di padre italiano e madre inglese, simpaticissimo, con una caterva di figli che mi prese poi a benvolere, fu lo scambio di battute prima in

francese e poi in inglese che volle imbastire per mettere alla prova la mia conoscenza delle lingue (lui ne conosceva perfettamente 6). Mi chiese fra l'altro di raccontargli come le avevo imparate, cosicché gli feci un breve resoconto delle mie esperienze. Arrivato alla Nigeria, gli dissi che il mio inglese aveva fatto rapidi progressi dal momento in cui ero riuscito a "farmi" la girl friend inglese..."Ok - mi disse scoppiando in una risata - lei l'inglese lo ha imparato a letto! Ottimo metodo". E da allora ho sempre consigliato gli amici ed i giovani, di ambedue i sessi beninteso, di imitarmi per imparare bene le lingue...praticamente, a condizione, beninteso, che il/la partner non sappia una parola d'italiano.

In effetti nel 1958 non vi erano molte persone di 27 anni con laurea e una breve ma intensa esperienza lavorativa, che sapessero due lingue in maniera decente, cosa che mi dava in quel momento un vantaggio notevole rispetto ad altri giovani in cerca di lavoro.

Fui dunque fortunato perché il famoso boom economico italiano degli anni 60 era ancora lontano: in poco più di due mesi avevo trovato una sistemazione che molti mi invidiavano. Naturalmente la reazione del mio potenziale suocero fu abbastanza acida, cosa che fece aumentare la mia antipatia per lui.

Trovai un appartamento nei pressi dell'ufficio e iniziai a vivere con mia madre che era rimasta sola dopo la morte di mia sorella. Ma il clima di Milano, la mancanza di conoscenze ed il suo amore per Roma fece sì che alla fine del primo inverno particolarmente nebbioso e freddo, lei decise di trasferirsi nella capitale ed io rimasi solo. Nel frattempo avevo rotto i rapporti con la fidanzata, con mio grande sollievo, ed ero riuscito a soddisfare il mio secondo pensiero "serio": comprarmi la prima macchina tutta mia, la nuova Fiat 500, con i soldi guadagnati da me.

Forse vale la pena di raccontarvi come riuscii a liberarmi della fidanzata e del suo ineffabile genitore che pensava di comandare sui sentimenti e sulla volontà della figlia, come era normale nei secoli passati (diciannovesimo e precedenti). Con molta circospezione e diplomazia feci capire alla fanciulla che non accettavo l'imposizione di incontrarla solamente a casa sua oppure di uscire con lei accompagnata dal fratello minore, come pretendeva il padre..."non siamo bambini e non viviamo nel Medioevo quando il destino delle figlie era sempre deciso dai genitori...". Nacque un contrasto fra il sentimento della fidanzata verso di me e quello di ubbidienza nei confronti del padre, al quale arrivò la mia critica tramite la madre con la quale si confidò. Fui quindi "convocato ufficialmente" da questo genitore-dittatore che mi informò che ero "licenziato" su due piedi e che non mi sarei dovuto più permettere di avere dei contatti con sua figlia. Nel 1959 c'erano ancora persone di questo tipo!!

Affittai quindi un appartamento più piccolo tutto per me, senza dover fare i conti con la presenza di mia madre per i rapporti con le fanciulle, e ripresi i contatti con una mia ex di Carrara che si era trasferita anch'essa a Milano con la famiglia, il cui capo era anche lui un alto dirigente di un'altra grande industria.

Non so come mai, ma in quel periodo vi è stata una serie di ritorni al passato di questo genere, forse un po' dovuti alle circostanze e al caso, che mi hanno fatto rincontrare vecchi flirt, ma anche al fatto che egoisticamente appagavano la mia voglia di "scopare" senza avere troppi problemi di ricerca per la mancanza di tempo a disposizione, troppo preso dal lavoro (si andava in ufficio anche di sabato mattina) che già non teneva più conto dell'orario ufficiale.

La sensualità di questa donzella era aumentata ancora di più rispetto al periodo toscano e, dato che in un certo senso era stata lei a mollarmi dopo una sua permanenza in Francia, avevo un certo sentimento di "revanche" nei suoi confronti. Un giorno che eravamo andati a fare un giro in montagna in macchina e alla fine si era fatto buio, trovammo un bel posto isolato inoltrandoci in un sentiero che si perdeva in un prato e cominciammo il solito petting che si spinse fino all'exasperazione. Non so come fu possibile, dato il rapporto volumetrico abitacolo auto/corpi (sono alto 1,82), ma nella fida 500 (una delle prime auto utilitarie con gli schienali reclinabili), con i vetri ormai totalmente appannati e nonostante la

scomodità del piccolo ambiente, riuscimmo ad avere un rapporto completo, cosa che per lei fu la prima esperienza di questo genere nella vita. Ecco perché quando ripenso alla piccola 500, mi viene in mente questa nuova, anche per me, prima esperienza.

Vorrei ribadire che alla fine degli anni 50 il 1968 era ancora di là da venire. In questi ultimi decenni, secondo gli studi realizzati da enti seri come il CENSIS, i giovani di oggi hanno il loro primo rapporto completo ad un'età media di 16 anni. Allora le fanciulle ci tenevano ad arrivare illibate al matrimonio (salvo di combinarne di cotte e di crude nel frattempo) e noi uomini ci tenevamo – da grandi stupidi – più di loro di sposare una vergine.<sup>11</sup>

....A proposito, era famosa nel mondo goliardico una frase piuttosto volgare che non mancava mai in lettere cubitali sul “papiello” delle matricole (passaporto per non essere disturbati dagli anziani): “... Viva (oppure W) le vergini dai candidi manti, rotte di dietro e sane davanti” che è tratta da un altrettanta famosa “tragedia” goliardica che gli studenti amavano rappresentare ad ogni festa delle matricole nei teatri cittadini, intitolata “Ifigònia in culide” (di cui possiedo una copia nella mia biblioteca nel reparto libri comici). Per questa girl friend quindi divenni una cosa importante e ai suoi non dispiaceva che la figlia avesse una relazione con me, sempre perché, quali genitori di tre sorelle, avevano il chiodo fisso del matrimonio ...

L'andavo a prendere a casa la sera dopo cena per “andare al cinema”, ma nelle due ore abbondanti previste per lo spettacolo, non facevamo altro che fornicare a casa mia in tutte le posizioni possibili e immaginabili; riuscivamo ambedue a raggiungere l'orgasmo più volte ogni sera e per quanto riguarda il film, leggevamo attentamente le critiche sui giornali per non fare delle gaffe con i genitori e le sorelle. Quanto al matrimonio... io non ne volevo assolutamente sapere, e riuscii ad evitare pericolose gravidanze nonostante non usassi preservativi che non mi sono mai piaciuti.

In quel periodo fui particolarmente birbante nei confronti delle donne, perché cominciai a volerne più di una per volta. Non mi fraintendete, non che andassi a letto con due o più fanciulle nello stesso momento: solo mantenevo ottimi rapporti con almeno un paio di girl friend per volta.

Avevo rinverdito i contatti anche con la vecchia “fidanzata” di Viareggio e successivamente ricominciai un rapporto serio con lei, tanto da innamorarmi di nuovo veramente (senza avere rapporti completi) e questa volta accarezzando seriamente l'idea di sposarla, nonostante mantenessi i rapporti sessuali con la precedente e con altre occasionali vecchie conoscenze quali una signora torinese, che aveva frequentato la Fiat 1100 giardiniera (SW) di mio padre quando ero ancora studente e fotografo a Marina di Massa. Ogni tanto, quando il marito era fuori ed il figlio a scuola tutto il giorno, andavo a Torino a trovarla con la piccola 500, oppure veniva lei a Milano. E in una di queste occasioni mi fece conoscere una sua amica non più giovanissima della “Milano bene” con la quale dopo poco tempo mi ritrovai sotto le sue lenzuola.

In quel periodo, nonostante le mie idee in fatto di sessualità fossero abbastanza aperte, devo confessare di essere stato spesso un bieco maschilista egoista. Come già accennato, non stimavo le donne che venivano a letto con me le quali (giovani) pensavano soprattutto a sposarmi, mentre avevo in grande considerazione quelle che volevano arrivare vergini al matrimonio, perché in fondo lo volevo anch'io. Successivamente, ma ben presto, ho cambiato radicalmente idea e non avrei più potuto immaginare di sposare una donna con la quale prima del matrimonio non avessi trovato una perfetta intesa anche dal punto di vista sessuale.

Un giorno al ritorno a casa dopo una serata passata con amici, arrivo all'ingresso del palazzo dove abitavo a via Nino Bixio (al piano sotto il mio c'era il magnifico appartamento di Nino Besozzi, vecchio ed eccellente attore di teatro e di cinema) e scendo dalla 500 per aprire il cancello della corte-

---

<sup>11</sup> Questa situazione è confermata nel “Rapporto sul comportamento sessuale dei giovani in Italia” di Claudio Risé edito solo nel 1966, e da molti altri studi successivi.

giardino. Mentre sto armeggiando con la chiave sento che il motore della macchina cambia il numero di giri: prima più veloci, poi quasi al limite dello spegnimento, e infine si arresta con una gran fumata allo scappamento, il tutto nel giro di pochi secondi. Rimetto in moto e sento un tintinnio nel motore...avevo fuso.

In quel tempo la garanzia per le automobili non era così lunga come ora; non ricordo bene ma mi pare che fosse fino a 10.000 Km di percorrenza o forse per sei mesi dall'acquisto. Al termine della garanzia ognuno si sceglieva il meccanico che voleva, se decideva di non continuare a fare la manutenzione periodica presso la filiale o le officine autorizzate del costruttore. Io, su giusto suggerimento di non so più chi, avevo scelto un meccanico che aveva la sua officina lontano da casa ma sembrava essere molto bravo anche perché era uno che iniziava a correre in Formula Junior, preparando il motore da solo. Aveva vinto le Mille Miglia nella sua classe con la Lancia Appia Zagato nel 1958. La sua macchina da corsa con cui gareggiava in proprio era parcheggiata su un ponte all'interno del garage in via Zuretti e



*La Volpini formula Junior di Bandini*

ogni volta che vi entravo rimanevo in ammirazione.

Cercavo di chiacchierare di corse con lui sempre impegnatissimo e molto silenzioso: si chiamava Lorenzo Bandini. I giovani forse non sanno chi sia, ma è stato uno dei migliori piloti di Formula 1, con una lunga carriera di vittorie anche in gare come la 24 ore di Le Mans e Targa Florio, e di ottimi piazzamenti, morto perché la sua Ferrari si incendiò a Montecarlo nel 1967. Dopo tre giorni di sofferenze se ne andò a soli 32 anni. Io lo seppi da uno steward mentre viaggiavo da Baghdad a Karachi (vedi il capitolo “Il lungo viaggio”) su un aereo della BOAC.

Il giorno dopo l'evento del motore fuso, gli telefono per informarlo dell'accaduto e gli chiedo quando gli posso portare la macchina per la riparazione. Comincia a farmi una tiritera in milanese stretto dicendomi che lui lo sapeva che ero un cane, che non si sforzano i macinini come la 500 correndo all'impazzata su e giù fra Milano e Viareggio sulla statale della Cisa (allora c'era l'autostrada solo da Milano a Piacenza Nord) che non ne voleva sapere di perdere il tempo con me... ma alla fine mi dice che sì, avrebbe fatto la riparazione, che ci volevano alcuni giorni e di portargliela il giorno dopo.

Mi metto in paziente attesa della sua chiamata per andarla a ritirare, rassegnato a rimanere a piedi per qualche giorno, ma stranamente mi richiama quasi subito. Con aria confusa e parlando mezzo in italiano e mezzo in milanese, mi dice: “Dutur, mi gu de dumandag scüsa, sa; el mutur ha fuso, ma l'è minga colpa sua. Ho trovà una bolla d'aria nella fusione di una fascia elastica di un cilindro, e l'è sciupà”. E poi continua: “Beh, dutur, visto che siamo in ballo, cusa 'l me di' se ghe dem una tucatina al mutur e al resto?”. Accetto entusiasta e dopo pochi giorni mi ritrovo una macchina che (dopo un adeguato rodaggio) tocca la velocità massima di 105 Km/ora contro i 90 indicati dalla Fiat, ma soprattutto con una seconda che arriva a 50 e una terza a quasi di 80! In pratica aveva trasformato la mia 500 “normale” in una 500 “sport” (con 499,5 cc, 21 CV che era stata lanciata sul mercato con il tetto chiuso nel 1958).

Andare da Milano a Viareggio la sera del venerdì (nel frattempo era stata istituita la settimana corta) e fare la S.S. della Cisa piena di curve, salite e discese, era diventato un piacere immenso al limite dell'eccitazione. Una volta in primavera la mia fidanzata viareggina era in ospedale per uno shock

anafilattico ed avevo fretta di arrivare ad un'ora decente. Il cielo era limpido con una luna piena come se ne vedono poche durante la vita, non trovai un solo camion da sorpassare durante tutto il percorso. Riuscii a fare i 250 Km circa (usando i primi 50 Km di Autostrada del Sole da Milano all'attuale uscita Piacenza Nord) alla spettacolosa media di 73,4 Km all'ora!

E con la 500 sono andato molte volte a Roma a far visita a mia madre percorrendo la via Emilia, fino a Bologna, poi gli Appennini fino a Firenze e la via Cassia fino a Roma (un po' il percorso della Mille Miglia). E ancora a Rimini, Riccione, Cattolica con, o per visitare, varie girl friend in vacanza nei fine settimana...Avevo nel frattempo cominciato a viaggiare per la Pirelli, La prima "missione" mi portò a Copenhagen per contatti con la filiale danese – non potrò mai scordare un pranzo di pesce offerto in una bettola del porto con grande bevuta di schnapps gelati -, e poi Stoccolma e Oslo per visitare gli importatori svedesi e norvegesi. Con il treno andai anche a Norrköping in Svezia per risolvere un problema tecnico in un'industria tessile che aveva protestato per dei prodotti apparentemente difettosi, cosa che riuscii a fare con piena soddisfazione del cliente (oggi si chiama "customer care").

Era dicembre inoltrato e le tre capitali erano ammantate di neve e piene di fascino in un'aria pre-natalizia dopo l'importante festa di S. Lucia del 13 dicembre, con le strade dove le auto scorrevano lentamente e silenziose su uno strato compatto di neve pressata, come se si muovessero su una superficie di gomma, nonostante i pneumatici chiodati.

Nelle ultime tappe del viaggio volai con vecchi aerei ad elica o turboelica in cieli bui di nebbia (nel volo Stoccolma-Oslo l'aereo non poté atterrare e tornammo indietro per poi raggiungere la destinazione finale con un treno wagon-lits notturno). L'ultimo giorno nella capitale norvegese verso fine pomeriggio ebbi il tempo di andare in un grande negozio per turisti ed acquistai un oggetto in peltro dell'artigianato locale. Non ricordo bene perché, ma quando andai per pagare, l'oggetto esposto in vetrina non era subito disponibile e la giovane commessa molto carina mi disse che me lo avrebbero consegnato in albergo entro l'orario di chiusura.

Dopo poco più di mezzora sento bussare alla porta della camera e si presenta lei con il pacchetto pronto. Fui sorpreso perché in Italia in quegli anni non era assolutamente permesso ad una donna salire in camera di un uomo...ma mi adattai subito alle libertà locali. La invitai a cena dopo averle offerto un aperitivo in camera e prima di dormire passammo un paio d'ore a letto divertendoci un mondo.

Al ritorno a Milano, altra avventura aerea, questa volta però non con una donna. Sulla via di Copenhagen l'aereo doveva fare tappa a Göteborg. Quando vi siamo sopra il comandante ci dice che c'è nebbia e che dobbiamo aspettare. Dopo qualche minuto con una voce scherzosa ci avvisa che "...adesso proviamo ad atterrare". Era già quasi buio nel tardo pomeriggio e scendiamo, scendiamo sempre nella nebbia ovattata. Ad un certo punto vedo dal finestrino le luci della pista da un'altezza di 5-6 metri, ma a poco più di un centinaio di metri più avanti le luci di fine pista e anche quelle di un gruppo di case....stavamo per toccare terra ed andare sicuramente a sbatterci contro! Nello stesso istante una vibrazione seguita da un fortissimo rumore scuote l'aereo: è il comandante che ha dato tutto gas ai motori con una prontezza di riflessi eccezionale e l'aereo si rialza immediatamente con una cabrata da spavento. Vi assicuro che lo spavento fu grande, e non solo mio. Quel giorno è nato in me un odio viscerato per i voli in cieli e su aeroporti nebbiosi che mi ha accompagnato per tutta la vita fino a quando le tecnologie hanno risolto i problemi con le attrezzature per il volo strumentale. E di questo tipo di avventure ne ho avute altre successivamente. Ne ricordo una in particolare di qualche anno dopo, alla fine di un volo Air France iniziato in Ghana in un pomeriggio per raggiungere il Marocco la mattina dopo con una vecchia carretta del cielo, il famoso DC3 Dakota, che era come un treno locale che si fermò in Costa d'Avorio, Liberia, Sierra Leone e Senegal prima di giungere a destinazione. L'aeroporto di Casablanca era coperto di nebbia. I due piloti, seppur alternatisi alla cloche durante tutta la notte, erano un po' stanchi ed avevano voglia di scendere a terra per dormire. Quindi "ci provano"

per due volte. Alla prima tocchiamo terra, come nell'esperienza norvegese alla fine della pista e ci rialziamo, alla seconda sfioriamo la torre di controllo con un'ala...altro bello spavento! Allora puntiamo su Marrakech dove non vi è alcun problema nebbia. I piloti vanno a dormire per 4 ore, noi passeggeri ci addormentiamo al sole sulle scomode poltroncine di ferro del bar dell'aeroporto attendendo pazientemente la partenza per Casablanca. Arriviamo finalmente ed il banco di nebbia si è spostato leggermente verso l'oceano. Si vede solo l'inizio della pista e l'aereo si infila nella nebbia e sul nastro di asfalto dopo 24 ore di viaggio!

Poco dopo il viaggio in Scandinavia finì per fortuna anche questo fidanzamento viareggino e le mie relazioni femminili continuarono spaziando nell'ambiente milanese, dove nel frattempo mi ero ben introdotto.

Quando andavo a Roma rivedevo qualche volta gli amici e le amiche di Piazza Strozzi, Parioli, Flaminio, Via Fiume, Piazza Vescovio e dintorni, fra cui Adua, quella della terza G al liceo ed altre amiche. Le quali un giorno mi dicono che Andrea è tornata in Italia da un lungo soggiorno di più di 2 anni in Egitto e Libano dove aveva perfezionato la conoscenza dell'arabo, e che si era stabilita a Milano. Al ritorno da Roma chiamo Andrea e ci vediamo il giorno stesso, si va a cena in un posto simpatico poi a bere qualcosa a casa mia (lei abitava in camera mobiliata presso una signora) e a sentire un po' di musica. La sua sensualità era divenuta dirompente rispetto a quando eravamo compagni di liceo e le sprizzava da tutti i pori, specialmente quando accendeva una sigaretta con un atteggiamento spontaneo, un po' simile a quello di Greta Garbo, della quale aveva acquisito alcuni tratti caratteristici. Ci raccontiamo lungamente gli anni durante i quali ci eravamo persi di vista, poi, data l'ora tarda, le dico che è tempo di accompagnarla a casa perché ormai sono quasi le 3.

Mi ascolta sorridendo e guardandomi con i suoi profondi occhi azzurri e aspirando ancora dalla sigaretta accesa. Poi, dopo un silenzio di qualche secondo, mi sussurra con voce quasi impercettibile: "ma io voglio stare con te..." accarezzandomi prima la mano e poi il viso. Un sensazione di reciproca tenerezza ci assale. Quella notte non dormimmo e facemmo l'amore intensamente e dolcemente allo stesso tempo. Andammo ambedue in ufficio con gli occhi pesti quando fece giorno, nonostante una lunga doccia rinfrescante fatta insieme, ma non riuscimmo a riposarci molto nei giorni successivi perché continuammo questa storia dormendo poco ogni notte. Eravamo affamati di sesso e molto meno di cibarie che ingurgitavamo rapidamente nell'intervallo di mezzogiorno, spesso alle "Sorelle Pirovini" una famosa trattoria "bohemien" nel quartiere di Brera a via Fiori Chiari dove non c'era alcun cameriere; si consumava a self service e quindi senza alcun controllo: si pagava uscendo. Col tempo aumentò il numero dei clienti "ladri" che dichiaravano di aver consumato molto meno del vero, cosicché le Pirovini dovettero chiudere i battenti. Peccato!

Erano gli anni in cui era diventato alla moda il Bar Jamaica a via Brera, dove si incontravano ancora gli artisti emergenti e che cominciava ad essere frequentato anche dalla "Milano bene" di allora, nella quale ero stato introdotto da un amico, dirigente della Pirelli, nobile napoletano con moglie di altrettanto alto lignaggio, il quale entrando in ufficio (c'era già l'open space per la plebe, mentre lui era in un box a vetri) si faceva sentire con un sonoro: "Salute all'uommene...e pure a' e' femmene, specialmente chelle azzecuse"...

Anche lui era un birbantello ed aveva un'amica scelta nello stesso ambiente della Milano bene nobiliare, che non ho mai conosciuto, ma ambedue invece conoscevano benissimo il mio appartamento che prestavo loro di giorno (nel frattempo ero passato all'Agip), dove si incontravano fuori della vista di occhi indiscreti in qualche pomeriggio...Ricordo che nella fretta di ritornare alle rispettive vite "normali", alcune volte non avevano tempo di togliere le "impronte" di tutti i tipi del loro amore, infatti al mio ritorno a casa la sera le scorgevo sulla coperta a quadroni blu del mio letto matrimoniale che ho aspirato e lavato spesso in quel periodo, e che ne aveva già viste tante e dei tipi i più disparati.