Prologo

La prima mattina al deposito

I - Il deposito San Paolo

Il deposito GTT San Paolo di corso Trapani, all'angolo con via Monginevro, ha un odore preciso che non assomiglia a niente di quello che conoscevo prima. È un misto di metallo caldo, grasso meccanico, gomma e qualcosa di elettrico, come l'aria prima di un temporale, ma più denso, più chiuso. La prima mattina che sono entrato mi sono fermato sulla soglia un secondo, non per esitazione ma per lasciare che quell'odore mi arrivasse tutto insieme. Volevo ricordarmelo.

Era novembre, ancora buio alle quattro e mezza. I neon del deposito facevano una luce che non è giorno e non è notte, è la luce dei posti che lavorano sempre, a qualsiasi ora, indipendentemente dal sole. Ci sono voluti venti minuti per la preparazione: controllo del mezzo, verifica dei freni, il foglio di servizio, il cambio con chi aveva fatto il turno di notte. Alle cinque in punto ero fuori, sui binari, direzione piazza Campanella.

Il deposito San Paolo è enorme. Non lo capisce chi non ci è entrato: è come quattro cattedrali messe insieme, ma senza la verticalità, senza la luce che scende dall'alto. È uno spazio orizzontale e interminabile, con i tram fermi in fila sui binari interni, enormi e silenziosi, come bestie che dormono in piedi. Quella mattina ne ho contati diciassette prima di smettere di contare.

C'erano già altri colleghi, dentro. Qualcuno beveva caffè da un bicchierino di plastica, qualcuno controllava il telefono,

qualcuno non faceva niente e guardava i tram fermi con l'aria di chi ha visto quella scena tante volte da non doverla più guardare davvero. Ho capito subito che c'era una differenza tra guardare qualcosa e vederla, e che quella differenza si misura in anni, non in attenzione.
Enzo era già lì. Non sapevo ancora come si chiamasse, l'ho saputo dopo, quando ci ha messo dieci minuti a presentarsi perché stava finendo di leggere una pagina. I capelli ricci brizzolati, l'aspetto di chi frequenta volentieri le piole e le bocciofile, la borsa con il libro che spunta sempre dalla tasca laterale. Mi ha guardato un secondo, ha annuito come se mi aspettasse, poi ha detto: 'Caffè?' Era la cosa più semplice del mondo. Ho detto sì.

II - La cabina e il controller

Non avevo mai manovrato un tram da solo prima. Settimane di teoria e corse di prova, le manovre in deposito, i percorsi su linee fuori servizio, le simulazioni con il manuale aperto, e poi il giorno in cui ti siedi in cabina per la prima volta con la gente vera, i passeggeri veri, le fermate vere. Accanto a me, in piedi, c'era un collega anziano di servizio, uno di quelli con vent'anni di linea alle spalle, assegnato all'affiancamento. Non diceva quasi niente. Stava lì, in piedi nel poco spazio che resta in cabina, osservava, interveniva solo se necessario. Quella presenza silenziosa era insieme rassicurante e leggermente oppressiva, come manovrare con qualcuno che sa già ogni tuo errore prima che tu lo faccia.
La cabina del 2800 è trapezoidale: larga dietro, dove si entra, e stretta davanti, verso il vetro. In quella forma a cuneo stai seduto con il parabrezza inclinato che in certi momenti della mattina prende il sole in modo da accecarti completamente. Il collega anziano in piedi alle tue spalle occupa quasi tutto lo spazio che resta. Ci si abitua. Ci vuole del tempo, ma ci si abitua.

Non c'è un volante. È la prima cosa che ti colpisce, se arrivi dal mondo delle automobili: non c'è nessun volante. Al suo posto c'è il controller, i vecchi lo chiamano inseritore, o combinatore di marcia, una maniglia grande e una piccola, montate su un piantone centrale. La maniglia piccola imposta il senso di marcia: avanti o indietro. Quella grande, la principale, ha una serie di posizioni fisse che si chiamano tacche. Inserendo la prima tacca il tram si muove. Si aggiungono tacche fino al fondo serie, poi si passa al parallelo, e il tram accelera ancora. Enzo me lo aveva descritto durante le settimane di teoria: assomiglia a un vecchio macinacaffè. Aveva ragione, quella forma, quella sensazione in mano quando la giri, quella resistenza meccanica che senti nelle dita.

Quasi al centro della cabina c'è la leva del freno, quella che gestisce la frenatura elettropneumatica. Tirandola si attivano anche le sabbiere, che spruzzano sabbia sui binari davanti alle ruote quando il fondo è scivoloso, quando piove, quando la frenata deve essere sicura. La prima volta che l'ho usata sul bagnato ho sentito quella sabbia sotto le ruote come una presa, un ancoraggio. Ho pensato: anche il tram, a volte, ha bisogno di qualcosa che lo tenga fermo.

La prima volta che ho inserito la prima tacca e il tram si è mosso sotto di me, ho sentito qualcosa che non saprei descrivere con precisione. Non è emozione, non è paura, è qualcosa di fisico, come quando si è su un treno e comincia a muoversi, il corpo registra lo spostamento prima che la testa lo elabori. Solo che stavolta ero io a manovrarlo. Io e le tacche del controller e venti metri di metallo arancione e centosettanta posti da riempire. Il collega anziano in piedi al mio fianco non ha detto niente. Ha solo fatto un cenno con la testa, piccolo, quasi impercettibile. Vai.

Quello che nessuno ti dice, del tram, è che il binario è già lì. Non devi scegliere la strada, la strada è già scelta, è disegnata nell'asfalto da decenni. Il lavoro del tranviere è stare sveglio e

attento mentre qualcun altro, il binario, la città, chiunque ha progettato quella linea, ha già deciso il percorso.
La prima volta che l'ho capito davvero, non come concetto ma come sensazione fisica, ero al quarto o quinto giorno, ormai solo in cabina. Stavo manovrando sul rettilineo di corso Tassoni, il tram pieno di gente delle otto del mattino, e a un certo punto ho sentito sotto di me quella vibrazione sottile dei binari, quel ronzio che sale dalla ruota al sedile alla schiena, e ho pensato: il tram sa già dove va. Io sono qui per non ostacolarlo.
Enzo me lo ha detto quasi con le stesse parole, qualche settimana dopo. Ho fatto finta di non averlo già pensato. Mi sembrava maleducato togliergli la soddisfazione di spiegarmelo.

III - Perché scrivo

Non sono uno scrittore. Non lo ero prima di prendere questo lavoro e non lo sono adesso. Ho cominciato a tenere un diario per lo stesso motivo per cui si comincia quasi sempre: perché mi capitavano cose che non riuscivo a dire a nessuno, e scriverle era un modo per capire se ci fosse qualcosa da capire.
Le cose che mi capitavano erano per lo più piccole. Una donna che saliva ogni sera alla stessa fermata e si sedeva sempre nello stesso posto e guardava fuori dal finestrino con un'espressione che non riuscivo a decifrare. Un bambino che chiedeva al nonno il nome di ogni palazzo che passavamo, e il nonno sapeva rispondere ogni volta. Un ragazzo con la valigia che saliva nella direzione sbagliata e non sembrava preoccuparsene.
Cose piccole. Ma sul tram le cose piccole si accumulano, ogni corsa, ogni fermata, ogni persona che sale e scende. Dopo un po' non sono più piccole. Sono tante, e pesano.
Ho cominciato a scrivere per non dimenticarle. Poi ho capito che non le stavo scrivendo per ricordarle, le stavo scrivendo per capire cosa c'entravano con me. Cosa mi dicevano di que-

sto posto in cui ero arrivato senza sapere bene perché, di questa città che avevo scelto o che mi aveva scelto, ancora adesso non sono sicuro di come funziona, questa cosa.

IV - Torino

Di Torino non sapevo quasi niente, quando sono arrivato. Sapevo quello che sa chiunque: la FIAT, la Juventus, il Grande Torino, il Museo Egizio, la Mole con il suo Museo Nazionale del Cinema. Sapevo che era una città del nord, che faceva freddo, che la gente non si apriva facilmente. Questa ultima cosa me l'avevano detta in tanti, come un avvertimento. Poi ho scoperto che dipende da cosa intendi per aprirsi.

I torinesi non ti abbracciano subito. Non ti fanno confidenze al primo caffè. Non ti chiedono da dove vieni con quella curiosità un po' invadente che conosco da altre parti. Ma ti osservano. Ti guardano fare le cose, ti misurano, aspettano. E quando hanno deciso, quando hanno visto abbastanza, ti fanno un cenno, ti portano un cartoccio di biscotti, ti dicono tre parole che valgono un discorso.

Ho imparato a riconoscere quei gesti. Ci ho messo mesi. Ma adesso li riconosco.

Quello che non mi aspettavo di Torino, quello che nessuno mi aveva detto, è che è una città che ricorda. Non in modo celebrativo, non con i monumenti e le lapidi, anche se ci sono anche quelle. Ricorda nei luoghi, nella forma delle strade, nelle storie che stanno sotto le cose che si vedono. Una piazza che ha un rifugio antiaereo sotto i piedi. Una conceria che nascondeva armi partigiane. Una biblioteca che porta il nome di sessantanove ragazzi morti lontano. Una scuola che ha ispirato il libro più letto d'Italia.

Tutte queste cose le ho scoperte dal finestrino del tram. Passandoci davanti ogni giorno, prima senza sapere, poi sapendo. Il tram 13 è una macchina del tempo che va avanti e indietro sullo stesso binario, e se ci stai abbastanza, se impari a guar-

dare, la città ti racconta quello che è stata mentre ti mostra quello che è.

V - Quello che sto cercando di dire

Non so ancora come finisce, questa storia. So come è cominciata, con quell'odore di metallo e grasso a novembre, con il caffè di Enzo, con il collega anziano in piedi nella cabina stretta che mi diceva vai con un cenno, con la sensazione della prima tacca del controller sotto le dita mentre il tram cominciava a muoversi verso piazza Campanella. So che nel mezzo ci sono persone che non dimenticherò, luoghi che hanno cambiato il modo in cui guardo le cose, mattine e sere in cui questo lavoro mi sembrava il più strano del mondo e altre in cui mi sembrava l'unico che avrebbe potuto insegnarmi quello che dovevo imparare.

So che qualcosa è cambiato. Lo sento nel modo in cui entro al deposito adesso, senza fermarmi sulla soglia, senza lasciare che l'odore mi arrivi tutto insieme, perché l'odore lo conosco già e fa parte di me come il ronzio dei binari sotto i piedi e la luce dei neon alle quattro e mezza di mattina. Lo sento nel modo in cui guardo i passeggeri, non come figure, non come massa, ma come singoli, ognuno con la sua fermata e il suo peso.

Non riesco ancora a dire esattamente cos'è cambiato. Forse è questo che sto cercando di scrivere.

Il tram 13 va da piazza Campanella a piazza Gran Madre di Dio. Lo fa ogni giorno, in tutte le stagioni, con qualsiasi tempo. Adesso lo manovro io.

Comincio dall'inizio.

Marco
Torino, primavera

Capitolo 1

Capolinea

Piazza Campanella - Prima corsa da solo

Piazza Campanella al mattino presto è un posto che non sa ancora cosa fare di sé. I palazzi stanno ancora dormendo, le finestre chiuse, le serrande abbassate, il mercato non ancora montato, qualche luce accesa ai piani alti dove qualcuno si sta preparando per uscire. Il tram arriva al capolinea, si ferma, e per qualche minuto sta lì fermo sui binari come se aspettasse il permesso di cominciare.

Io aspetto con lui.

È la prima mattina senza affiancamento. Il collega anziano ha fatto l'ultimo turno con me tre giorni fa: alla fine mi ha stretto la mano, ha detto ‹in gamba›, ed è andato a prendere il suo tram. Da quel momento la cabina è mia. Quarantamila chili di metallo arancione, venti metri di lunghezza, centosettanta posti che si riempiranno e svuoteranno per tutto il giorno. Miei.

Controllo i freni, verifico che le porte rispondano, sistemo il foglio di servizio sul ripiano. Gesti che ormai conosco nell'ordine giusto, ma stamattina li faccio più lentamente del solito, come se volessi assicurarmi che ognuno sia al suo posto prima di cominciare. Il collega anziano in quei giorni di affiancamento non ha mai detto molto. Stava lì in piedi nella cabina stretta, alle mie spalle, e guardava. Adesso non c'è nessuno che guarda. Sono io che devo guardare.

Alle cinque e due inserisco la prima tacca del controller.

Il tram si muove.