

## CAPITOLO I

**C'È** UN PERIODO PARTICOLARE NELLA vita di tutte le persone nate dopo il 1950: intorno ai ventisei anni di età, si manifesta nella loro *Carta natale* una configurazione astrologica in cui il Pianeta Plutone transita *in congiunzione* al Pianeta Nettuno mentre il Pianeta Nettuno transita *in trigono* al Pianeta Plutone. Vale a dire: il principio del «potere di trasformare la propria vita» (Plutone in transito) entra in fecondo contatto con il principio della «capacità di sognare» (Nettuno di radice) e questo accade nello stesso periodo in cui anche la «voglia di sognare» (Nettuno in transito) è in perfetto accordo con il «potere di realizzare» i propri sogni (Plutone di radice). Considerandoli singolarmente, inoltre, i due Pianeti transitano ciascuno in sestile con la propria originaria posizione di radice, e ciò aumenta enormemente la probabilità che proprio nella età della «seconda adolescenza» - grossomodo tra i ventitré e i ventisette anni - uno attraversi esperienze che marcheranno il resto della vita con un magico segno indelèbile, impossibile da dimenticare e foriero di sviluppi tanto imprevedibili quanto fatali.

Ognuno di noi fa storia a sé, ed è stupido fare paragoni, perché ci sarà sempre quello che starà peggio e/o quella che starà meglio, su ogni piano - amore, salute o danari - ma questa dinamica evolutiva, esistenziale, è comune a tutti: tutti noi siamo venuti al mondo sotto a un cielo di stelle, con una forte e molteplice speranza da realizzare, ben stretta in due piccoli pugni chiusi di neonato. Nel caso del protagonista del presente racconto, questa «forte e molteplice speranza» non era chiara, non era nota, fino a che non ebbero a verificarsi delle *coincidenze* grazie alle quali la carica del «sogno» e il «potere» di realizzarlo trovarono per lui uno sbocco esistenziale vivo e concreto.

Gli capitò, infatti, di accettare una proposta di “lavoro” in una situazione piuttosto alternativa che si svolgeva nella ricca campagna

toscana, dove molti *ritirati di successo* avevano trovato rifugio dopo l'abbandono piú o meno forzato delle varie metropoli del riflusso borghese italiano verso la fine degli anni Ottanta. Si trattava, per lui, di trascorrere un *mezzo tempo* mensile a Milano a studiare per l'università e l'altro mezzo tempo in trasferta, in un ufficio un po' fuori mano, dove i servizi di trasporto pubblici erano totalmente impraticabili (oltre sette ore di viaggio per poco piú di 350 km di distanza, cambiando tre diverse linee fra treni e corriere). Gli si pose quindi il problema, «mi serve una macchina».

— Ma perché non prendi la mia *diesse*? È in vendita, oramai non la uso piú.

Il capo-progetto, un personaggio sornione ma esperto con il quale lui era in viaggio verso la Toscana, aveva già pronta la soluzione per una questione cosí semplice, e non si fece alcuno scrupolo nel proporre l'*affare*.

— La *diesse*? E che cosa è, che macchina è?

— La *diesse*, la *sitroen*, non la conosci? Come fai a non ricordartela?

— La *diesse*? Boh, mai sentita nominare!

In effetti, da qualche anno nella famiglia del nostro uomo vi era una Citroën ma si chiamava «*BX break*», non «*diesse*». Aveva però le *sospensioni idropneumatiche*, come gli era stato fatto entusiasticamente notare da un amico «obiettore di coscienza», grande appassionato di automobilismo e pilota provetto che aveva «il sogno nel cassetto» di fare il giornalista sportivo in quel settore, e con il quale aveva svolto, pochi mesi prima, il «servizio civile sostitutivo al servizio militare» tra Brescia e la Val Camonica presso una co-operativa sociale di assistenza agli anziani, ai disabili e ai bambini in difficoltà. Questo ragazzo, in occasione di un viaggio fatto insieme, di ritorno da una licenza, apprezzò moltissimo la «*BX*» idropneumatica, sentendola sotto al sedile assai diversa dalla scassatissima F.I.A.T. «Uno Diesel» di ordinanza, usata normalmente per le mansioni e gli incarichi assegnati, e che lui si divertiva a strapazzare, dimostrando una particolare abilità nel saltare tra cunette e dossi a tutta velocità, affrontando volontariamente il rischio di fare scoppiare le gomme a ogni «atterraggio» violento che gli riusciva di realizzare... Lui però non ebbe mai occasione di parlare della «*diesse*», forse perché anche per lui quel nome era rimasto completamente sconosciuto.

– Vabbè, ma dove si trova questa diesse? La posso vedere?

– Certo, è qui vicino, dal carrozziere, sono solo quindici chilometri.

– Facciamo in tempo? Possiamo andare adesso?

– D'accordo.

In meno di un quarto d'ora i due erano già arrivati a destinazione, dove in fondo a un campo, solitaria e abbandonata a sé stessa, un po' malinconica e con quell'ineffabile sorriso che ricordava stranamente la Monna Lisa di Leonardo da Vinci, una Citroën «D-Spécial» nera del luglio del 1969 aspettava, da tempo, un compratore che fosse degno di lei.

– Ah! Adesso ho capito che cosa è la diesse! Lo *squalo*! Ma che bella che è!!!

In realtà la vettura era in condizioni pessime e qualsiasi intenditore l'avrebbe immediatamente destinata alla rottamazione; agli occhi del profano, però, quell'auto sembrava veramente il «simbolo di un mito», anche se di quel mito il profano in questione era completamente ignorante.

– Ma funziona? Si accende?

– Certamente! Gira la chiave e schiaccia quel pulsante.

Pochi secondi e in effetti la macchina si era accesa, e un rumore originale ma al contempo antiquato si era diffuso nell'abitacolo. Dopo un paio di minuti, forse anche meno, il telaio si era inaspettatamente sollevato da terra di qualche centimetro, e la vettura era pronta per muoversi.

– Possiamo fare un giro, almeno nel cortile?

– Certo, facciamolo.

– Come si fa? Come sono le marce?

– Guarda, c'è una targhetta lì nel cruscotto.

Davvero c'era una indicazione, un diagramma, che segnava i quattro rapporti piú la retromarcia, ma per il neo-*diessista* il cambio al volante era una cosa davvero nuova, vista soltanto nelle serie televisive americane degli anni Settanta o, oramai, quindici anni prima sulla elegantissima «Lancia Flavia 1.800 iniezione» bianca del 1968 che suo padre aveva rilevato, praticamente in condizioni pari al nuovo, da un anziano ingegnere milanese, e che ovviamente lui, ancóra piccolino, non aveva mai potuto guidare. Premuto il pedale della frizione, provò ad azionare la lèva verso l'alto, dopo

averla tirata leggermente verso di sé, e l'ingranaggio, con un colpo secco, si era facilmente innestato; non restava altro che accelerare leggermente e nel mentre permettere, rilasciando il relativo pedale, che lentamente la frizione si attivasse. La vettura non indugiò affatto. Prese subito a muoversi senza esitazioni. Non era una utilitaria ma una grossa berlina, spinta da un motore di 1.984 centimetri cubici, e non aveva ancora compiuto trent'anni.

— E i freni?

— Ci sono.

La pur timida pressione esercitata sul pedale del freno, a cui non vi era alcuna abitudine, bloccò immediatamente le ruote, facendo slittare impercettibilmente la vettura sul campo polveroso. Per la sorpresa, il pilota improvvisato si dimenticò di premere il pedale della frizione, al fine di disinnestare la marcia, e così il motore, con un sussulto offeso, non poté fare altro che spegnersi.

— Premi di nuovo il pulsante sul cruscotto e riparti.

Così venne fatto e in poco tempo i due interessati verificatori completarono il loro brevissimo giro, al termine del quale parcheggiarono *lo squalo* di nuovo al suo posto, nel silenzio. Prima di spegnere il motore, però, l'autista ebbe l'idea di azionare gli indicatori di direzione, spingendo la relativa levetta verso il basso. Un suono squillante e imperioso, come di una specie di goccia metallica stalagmitica che cadeva ritmicamente per terra, catturò di rimbalzo la sua attenzione. Simultaneamente, si accese, lampeggiando, una luce verde nel cruscotto, a sinistra del tachimetro. La spia, incredibilmente, era a forma di freccia e indicava giusto a sinistra! Per contro-prova, al colmo di una sorpresa davvero inaspettata, egli non poté fare altro che girare immediatamente la stessa levetta tutta verso l'alto e, dopo che la spia che indicava a sinistra si fu definitivamente spenta, apparve lì di presso una simmetrica luce verde, che ovviamente indicava a destra!!! Una cosa completamente inimmaginabile per quello stupefatto sperimentatore...

Sceso dall'abitacolo, egli volle osservare quell'automobile girandoci intorno. Le linee originali, così diverse da quelle ordinarie delle altre vetture, avevano un *non so che* di già visto che gli impediva di staccarci gli occhi di dosso. Gli interni, poi, erano fenomenali. Il volante era "vuoto", non c'era niente dentro, era appeso al nulla. Il suo cerchio sottile, protetto da una lunga striscia di vinile nero avvolta a spirale, era tenuto in posizione da una unica

razza di materiale plastico, venato come il legno e che non si sapeva bene da dove venisse. Le due parti erano collegate per mezzo di una fusione in acciaio cromato che luccicava in modo spettacolare. Il cruscotto, ultimissimo modello, era già di tipo “moderno”, con tre grandi ruote in cui erano raggruppati gli strumenti: a sinistra le spie, al centro il tachimetro e a destra il contagiri elettronico, piú i due rulli contachilometri, quello totale e quello parziale, o giornaliero, inseriti nello strumento di mezzo, che fu una vera novità: la sua lancetta spezzata indicava con la parte esterna la velocità di marcia mentre con quella interna la «distanza di arresto» su asfalto asciutto (*sol sec*, come si dice in Francia). I sedili erano stati rifatti in panno di velluto sintetico «Alcantara» e davano un bel contrasto bigio al nero pieno della carrozzeria. C'erano anche i poggiatesta, di quelli ampi, con i bottoni a pressione, cromati, regolabili, che trasformavano visivamente la berlina in una *spyder*. Nell'insieme, si trattava di una vettura dal fascino indubbio, con i doppi fari anteriori carenati, le ruote posteriori anch'esse carenate, e una andatura stilistica filante, liscia, senza intoppi, eppure sportiva, in qualche modo aggressiva, sebbene piuttosto dolce e schiettamente enigmatica.

Era vero che la macchina non aveva le luci di retromarcia né il faro antinebbia, però, in compenso, c'erano degli squarci di ruggine nel cofano posteriore e varie altre ammaccature sul lato sinistro che richiedevano un urgente ripristino. Anche i fanali posteriori erano strani: erano di due colori diversi, il sinistro e il destro, e come se “gonfiati” a causa del calore di una lampadina montata male o non idonea.

Pur troppo, nella testa dell'ammiratore che la osservava, il *guaio* era già stato fatto: parafrasando Heidegger, *il terribile era già accaduto* e quella macchina doveva essere sua.