

EMIGRANTE

La passione per la roba vecchia mi è nata visitando i mercatini di Parigi



di GIANLUCA SACCOMANI

Chi lo vede all'opera lo definisce un artista, anche se la sua arte la esprime in officina. Abita a Morfasso, nella casa costruita quasi per intero con i sacrifici fatti in gioventù, quando intraprese la strada dell'emigrazione, e proviene da una famiglia contadina numerosa, che suo padre Giuseppe mandava avanti sbarcando il lunario con l'attività di lattoniere e norcino.

L'artista in questione si chiama Mario Saccomani, classe 1931, per più di vent'anni meccanico di Morfasso e dintorni, tipico esempio di tenacia e creatività, pur senza perdere quello stile sobrio tipico della gente di montagna.

Mario non è sposato, ma la sua officina, zeppa com'è di antichi ricordi contadini, è il grande amore a cui si dedica giornalmente e dove il tempo sembra essersi fermato come per incanto agli inizi del '900. Dispone della più bella collezione di trattatrici d'epoca della provincia: comprende tra gli altri un Locomobile a vapore Breda (Fugòn) del 1914, un Titan sempre del 1914 (provenienza Stati Uniti) e, ultimo arrivato, un Pavese P4M del 1919, tutti perfettamente funzionanti.

Solo la conoscenza della "vecchia meccanica", quella, per intenderci, che ha come "cervello" dell'accensione il magnete, gli ha permesso di riportarne in vita i motori, e quando qualche particolare (anche di carrozzeria) risulta irrimediabilmente danneggiato o non lo soddisfa, Mario lo ricrea col tornio o la fucina.

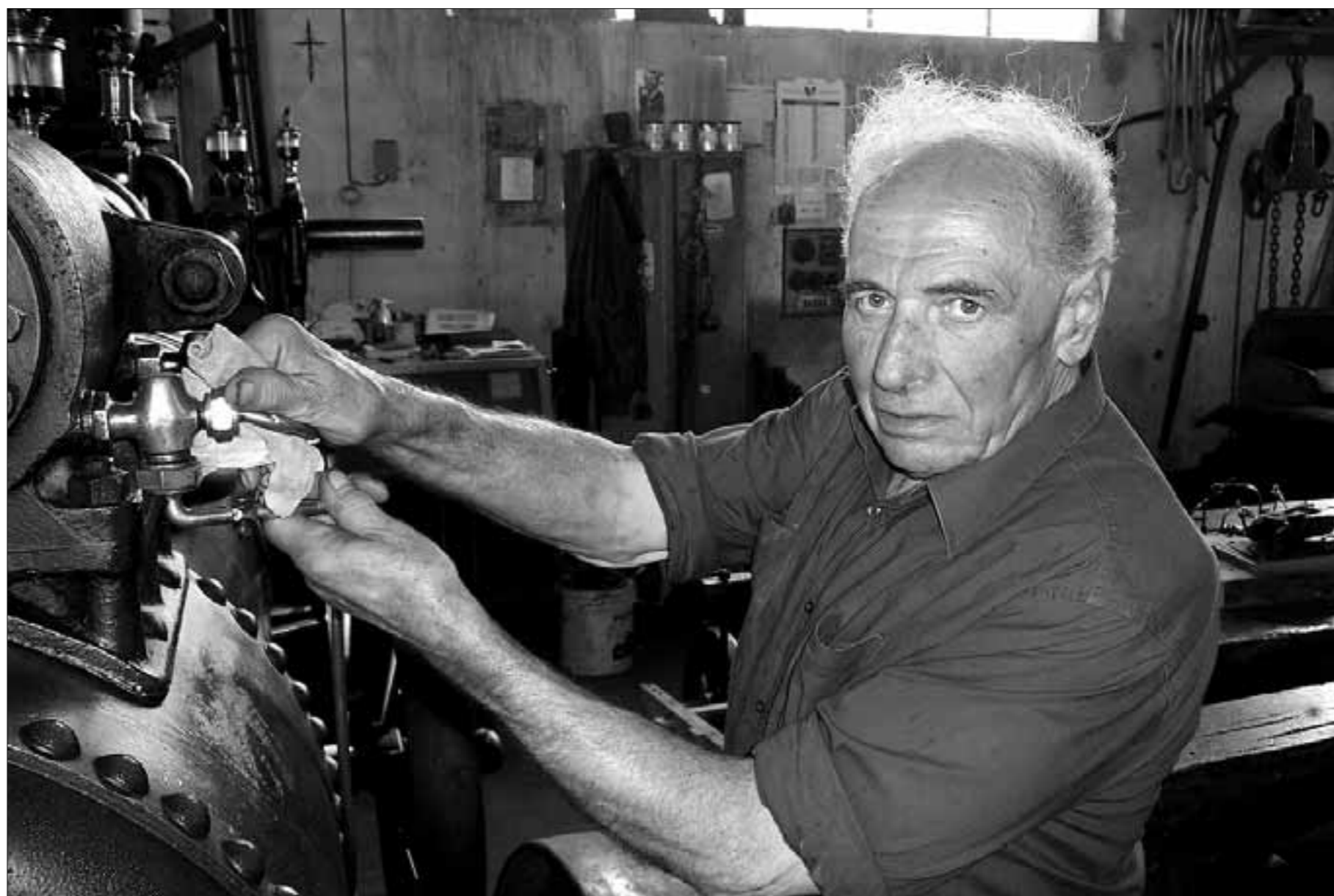
Oggi (12 agosto) Mario esporrà i suoi "gioielli" sulla piazza centrale del paese, e Morfasso sarà teatro di una rassegna che si preannuncia come la più bella e assortita che si possa ammirare in tutta la regione, anche per l'entusiastica adesione giunta da diversi collezionisti della provincia. Nel pomeriggio della medesima giornata si terrà la "batèra", la trebbiatura del frumento come si la faceva una volta sull'aja, rigorosamente effettuata con un terno di macchine (trattrice, trebbiatrice e pressa), che costituivano le avanguardie della progressiva meccanizzazione agricola all'inizio del secolo scorso.

Non potevamo che incontrare Mario con indosso l'immancabile divisa blu da meccanico (anche se da quindici anni è in pensione), mentre sta lucidando gli ottoni del suo Fugòn.

«La prima volta che ho visto una "macchina a fuoco" - spiega - era nel 1937 o '38. Mio padre aveva raccomandato a tutti noi di alzarci presto l'indomani perché c'era da portare l'acqua per la caldaia e la legna per il focolare. L'avevano piazzata nell'aja assieme alla coppia di macchine e a turno si trebbiava il frumento di tutte le famiglie vicine. Era incredibile quella potenza silenziosa sprigionata dal vapore».

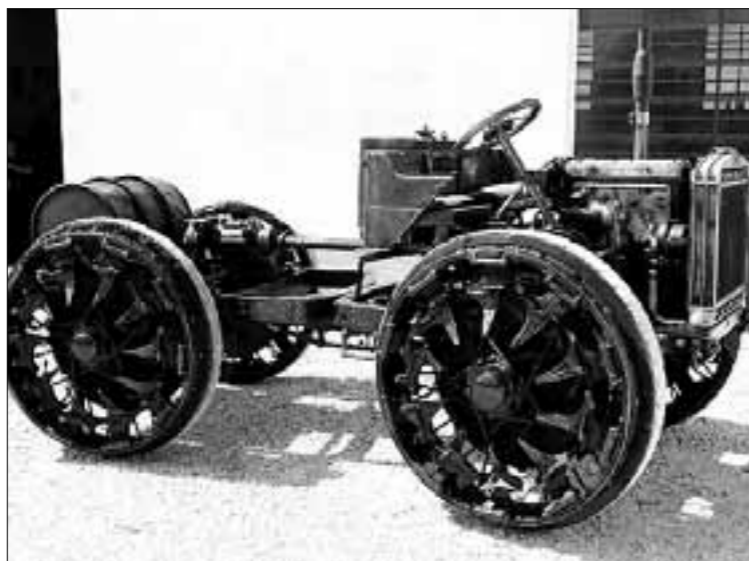
Nella sua collezione trovano spazio anche un trebbiatore azionato a mano e uno munito dai buoi. Ma prima di quelle macchine, come veniva sgranato il frumento?

«Si faceva tutto a forza di braccia. Si pestavano a piedi scalzi dei mucchietti di sterco delle vacche fino a renderli una poltiglia omogenea. Poi si prendevano gli "spasé" (le scope) ben guarniti di foglie e si spandeva lo sterco lungo tutto il perimetro dell'aja, dove dopo circa due giorni siificava diventando liscio e duro come l'asfalto. Sopra si mettevano i covoni sciolti dalla "stròppa" (legaccio) e li si batteva a colpi di verga. Quando il tutto era sgranato si faceva saltare la paglia con le forche e la si toglieva, mentre i chicchi venivano spinti in disparte. La mattina seguente, di buon'ora, calcolando da dove veniva la ventilazione, con le pale si lanciava in aria il tutto e la brezza divideva il frumento, che si depo-

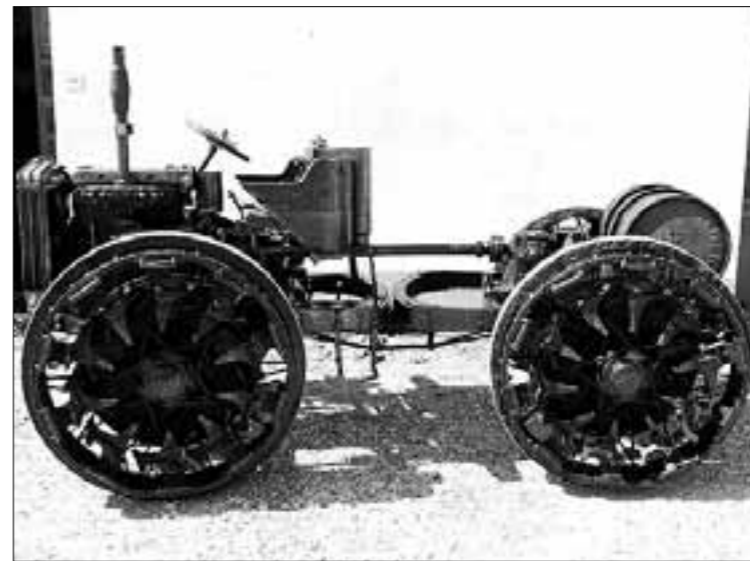


Mario Saccomani nella sua officina-museo di Morfasso, intento a lucidare il "Fugòn" (termine dialettale per indicare la macchina a vapore)

Mario mostra i suoi gioielli Trattori d'epoca in piazza oggi a Morfasso



Saccomani al lavoro sulla puleggia del motore Fordson; ai lati il raro esemplare del Pavese P4, trattrice per traino agricolo e militare costruita nel 1919



Restaurato anche un raro Pavese P4: la sua tecnica faceva invidia alla Fiat

Pochi lo conoscono e solo fini intenditori lo ricercano. E questo perché alla fine della seconda guerra quasi tutte queste macchine furono demolite nel disinteresse generale. Il Pavese P4 ebbe tre versioni: la prima e la seconda esclusivamente agricole da 25 cavalli (motore bicilindrico), la terza, agricola e militare, da 40 cavalli. La prima fu presentata nel 1918, la seconda a metà degli anni venti, mentre nel 1919 nacque l'ultima con la sigla M, che probabilmente sta per Motomeccanica. Sono tutte frutto del genio creativo di Ugo Pavese, che nell'ultimo tipo superò se stesso. Il Ministero della Guerra indisse nel 1923 un concorso per la fornitura di un "traino artiglieria". Alle prove si presentò solo la "Motomeccanica", in quanto

le altre case, Fiat e Ansaldo in testa, incapaci di competere, se la squagliarono. Il P4M venne messo alla prova con l'obiettivo di distruggere: torrenti, campi, paludi e i temibili valichi alpini. Vinse sempre su ogni percorso.

La commissione ministeriale fu così favorevolmente impressionata che assegnò al costruttore l'intera somma destinata ai primi tre concorrenti: ben 350 mila lire di allora! Sconfitta nel campo della progettazione la Fiat riuscì comunque ad ottenere nel 1926 la commessa di produzione della trattrice militare e portò a Torino anche Ugo Pavese. La sua macchina non prevalse in campo agricolo: era troppo avanti per la mentalità (e il borsellino) degli agricoltori dell'epoca. Nel 1929 un P4M costava 45.000

lire, mentre un Landini Testacalda si portava a casa con 27.000 lire. Inoltre la gestione richiedeva meccanismi altamente preparati. Per le sue caratteristiche il Pavese conquistò i tecnici che lavoravano per le grandi imprese e gli enti preposti alle bonifiche, i quali passarono ordini molto consistenti, come i 70 esemplari acquistati d'un botto nel 1932 dall'opera nazionale combattenti che gestiva le paludi pontine. Trionfò in campo militare per il traino di obici, cannoni e munizionamento pesante, essendo inarrestabile sui percorsi di montagna. Lo adottarono per i loro eserciti l'Italia ovviamente, e, tra gli altri, la Gran Bretagna, la Francia, la Svizzera, l'Ungheria, la Finlandia, la Svezia, la Spagna, la Grecia, il Perù e la Bulgaria.

litava in un angolo, dalla pula che andava ad ammucchiarsi dalla parte opposta. Questo lavoro io l'ho fatto fino al dopoguerra».

Passiamo alla sua abilità nelle arti manuali. Chi le ha insegnato a lavorare così il ferro e il legno?

«Tutti e nessuno in particolare. Da bambino osservavo gli artigiani alle prese coi loro attrezzi del mestiere, rivolgevo loro tante domande, desideroso com'ero di apprendere i "segreti". La mia grande passione faceva sì che ogni singola operazione mi rimanesse

impressa nella mente, tanto da poterla ripetere tale e quale. Avrò avuto otto anni quando ho fatto un gioco per i buoi. A diciassette ho terminato il mio primo carro con tanto di mozzini, teste, fuselli e ruote (sgambés). Lo avevo progettato "corazzato" ed è servito per fare la casa nuova. Ci caricavamo fino a cinquanta quintali di laterizi e non ha mai ceduto».

Perché è andato a lavorare in Francia?

«Alla fine della seconda guerra mondiale, a Morfasso c'era solo miseria. Nessuno offriva

di fare una giornata di lavoro, neanche qualche ora per comprare un pacchetto di sigarette. All'estero cercavano manodopera specializzata e così nel 1951 sono partito per Parigi dove Gino, il primo dei nove fratelli Saccomani, era emigrato da già tre anni».

Quale è stato il suo primo lavoro?

«Gino era operaio nella officina di una grande impresa edile e mi ha presentato al padrone. Non sapevo una parola di francese e lui attraverso mio fratello mi ha chiesto se ero in grado di riaffilare le punte

d'acciaio che adoperavano i muratori per battere il sasso. Ce n'erano delle camionette piene. Mentre un ragazzo le arroventava nella fucina, io ne battevo e ritemperavo una al minuto, sessanta in un'ora. Mi hanno assunto subito e da lì non sono più andato via».

Com'era la sua giornata lavorativa?

«Mi alzavo sempre alle 4.30 per prepararmi. Il primo metro passava circa un'ora dopo e anche se l'ambiente era un'officina, sul posto ci si presentava sempre in modo decoroso. La mia giornata di lavoro

poteva durare anche 11 ore, spesso e volentieri si andava in officina anche il sabato e a volte pure la domenica. Dai cantieri arrivavano di continuo macchine, camion e gru da riparare, una vera e propria manna per me che volevo apprendere. In vent'anni di lavoro ho mancato solo quattro giorni per un infortunio ad un dito».

Come nasce la sua passione per la "roba vecchia"?

«A Parigi c'erano meravigliosi mercatini con ogni sorta di mercanzia, che giravo appena potevo. La merce non era co-

IL SOGNO

Un'esposizione permanente con le macchine agricole e gli attrezzi da me raccolti



stosa, ma non potevo acquistarla perché di soldi non ce n'erano tanti e quei pochi li risparmiavo per la nuova casa da costruire a Morfasso».

Mi pare di capire che si è trovato molto bene oltretutto. Si è mai pentito di non essersi fermato a Parigi?

«Diciamo che il sogno che avevo era quello di avere un'officina che fosse tutta mia. L'opportunità è arrivata nel 1963 quando ho acquistato in seconda battuta un terreno di proprietà della parrocchia di Morfasso. Nel 1971 sono rientrato in Italia e ho iniziato a lavorare nel nuovo garage che li avevo costruito. Se ho potuto aprire un'attività lo devo a don Riccardo Serena».

So che ogni tanto accende la fucina anche per qualche suo amico...

«Tempo fa ho realizzato delle serrature e alcuni particolari sempre in ferro battuto che si adattano bene alle porte delle case in sasso a vista. Per fare una serratura ci vuole davvero abilità e esperienza soprattutto quando devi forgiare la molla interna a forma di spirale e il chiavistello. A Chiaravalle della Colomba un portale dell'Abbazia è sorretto da mappe, cardini e chiodi che ho fatto io».

I suoi trattori sono tutti revisionati e marcianti. Ce n'è uno che le è costato più tempo e fatica degli altri per rimetterlo in ordine?

«Ho lavorato parecchio sul Fugòn, ma l'ultimo che ho portato a casa, il Pavese, era quello più malconcio. Ho impiegato circa un anno e mezzo per metterlo a posto come volevo io, ed è stata l'unica volta nella mia vita che mi sono chiesto "Mario ma chi te l'ha fatto fare?". Il motore grazie al cielo non aveva particolari problemi, ma il serbatoio i freni e i sedili non esistevano più. Il radiatore era completamente distrutto, il magnete andava revisionato e mancava

il filtro dell'aria, i rubinetti, i tubi dell'alimentazione e altri particolari. Del volante rimaneva uno scheletro stropicciato, ma ora l'ho rifatto rivestendolo di legno di noce massello e sagomandolo a colpi di lima. Ultimamente gli ho registrato le valvole... due colpi di manovella e va in moto che è un piacere».

Nella collezione c'è una trattrice che brilla più delle altre per la meccanica che racchiude in sé?

«Per me il capolavoro è proprio il Pavese P4M costruito nel 1919. L'ingegner Pavese era poco più di un artigiano, eppure l'anno prima aveva inventato una macchina a trazione integrale, con tanto di bloccaggio del differenziale anteriore e posteriore inseribili separatamente per mezzo di due leve. Il motore è un 4 cilindri verticale con valvole in testa che esprime una potenza di 43 cavalli a 1300 giri, mentre il telaio è snodato al centro e sterza come i moderni trattori articolari. La Fiat e le altre case costruttrici a livello mondiale se la sognavano una macchina così! Gli americani arrivarono a concepire il loro primo integrale solo trent'anni dopo».

Ce l'ha un altro sogno nel cassetto?

«Sto raccogliendo le attrezzature della "vecchia officina" (trapani, torni ecc.) e gli strumenti di lavoro dei falegnami. Assieme ai trattori mi piacerebbe esporli in futuro in un mio museo».

Speriamo di poter ammirare questa gamma di utensileria e di ingegno meccanico nello spazio che merita, per dare la possibilità al pubblico di conoscere una cultura e una civiltà contadina e preindustriale che solo i libri ci raccontano. Se potremo rivisitare tutto questo lo dovremo a Mario, uomo che ha in sé l'arte degli antichi fabbri ferrai e l'abilità dei "mangion" (falegnami) di un tempo, e che nella profonda passione per il recupero di questi cimeli meccanici trova la sua completa gratificazione.



Due immagini di Saccomani emigrante in Francia: al bar con alcuni compagni di lavoro e giovanissimo nei primi anni '50; ai lati, l'artigiano-artista di Morfasso lavora su una parte meccanica e restaura con rara perizia la ruota di un carro

