

Il trammino che portava al mare

Mia madre aveva un vestito bianco, un vestito fatto di stoffa leggera, uno di quei vestiti che si chiamavano “prendisole”, solo perché erano senza maniche ed erano un po’ più scollati sia davanti che dietro, con la vita stretta e la gonna ampia. Era una bella giornata di un’estate che non sono riuscito a collocare in un anno preciso della prima metà degli anni ’50 e se dovessi proprio azzardare una data direi 1953, ma in definitiva la data non ha importanza.

Quel giorno siamo andati al mare con mia madre e, per quanti sforzi faccia, non mi ricordo se c’era anche mio padre, oppure se, forse, ci ha raggiunti più tardi. I ricordi sono molto frammentari, e procedono a spezzoni, alcune immagini sono nitide, mentre per altre la pelli-cola spesso è tutta nera. Ma la mano di mia madre che teneva la mia, mentre aspettavamo di salire in treno, quella me la ricordo bene, mi ricordo la stretta e il calore di quella mano. Il treno su cui dovevamo salire non era un treno normale di quelli che conoscevo bene, ma era un treno speciale, quello che tutti chiamavano il trammino, quello che ci avrebbe portati al mare; e poi in famiglia se n’era sicuramente parlato di quel treno, nei giorni precedenti, perché io aspettavo il momento con ansia e con trepidazione: era una nuova esperienza, un momento di euforia; era per me, allora bambino di cinque sei anni, come volare, per un bambino di oggi, sulle giostre di Disneyland. Ormai sono più di cinquanta anni che il trammino non c’è più; l’ultima corsa si è effettuata nel 1960, poi basta; eppure quando è stato dismesso, quando si è deciso che non serviva più funzionava ancora, faceva sempre egregiamente il suo servizio di trasporto, viaggiatori e anche merci, da Pisa a Livorno passando sulla costa (Marina di Pisa, Tirrenia, Calambrone, Stagno e Livorno centro). Perché allora si decise di sostituirlo con un “moderno”, si disse allora, servizio di autobus? Non so se a questa domanda ci siano risposte chiare e documentate, che magari si riferiscono a problematiche, fi-

nanziarie, di sicurezza dei trasporti, oppure alla necessità di particolari investimenti, ma credo che uno dei motivi, se non il principale, per cui si volle, a quei tempi, “giustiziare” il trammino sia stato di carattere politico: perché questa linea ferroviaria “era stata realizzata dal fascio in epoca fascista” e quindi le amministrazioni locali non vedevano di buon occhio il fatto che la gente continuasse a voler bene a quel suo trammino, dal quale erano stati solo tolti gli emblemi del regime, ma che era rimasto ancora quello, il trenino bianco e rosso, simpatico e spensierato, che portava la gente al mare. Anche il governo centrale, quello di Roma, per incrementare lo sviluppo della nascente industria automobilistica considerò utile che si smantellasse la ferrovia, con la sostituzione del servizio con linee di trasporto su gomma e quindi con l’acquisto di molti nuovi autobus, nonché con il conseguente ed auspicabile aumento delle auto private. Si concluse quindi che, per far dimenticare alla gente il fascismo, che aveva costruito la ferrovia, ma anche per aiutare lo sviluppo di una speciale industrializzazione metalmeccanica, il trammino .. doveva morire. Quel giorno, per andare al mare mi ero organizzato; non mi ricordo ne di palette, ne di secchielli ma della palla sì, sono sicuro che avevo una grande palla di quelle a spicchi colorati; sembra strano, ma per quei tempi era una novità. Non era come quelle che si comprano oggi leggerissime e tutte un pezzo, termosaldate. La mia aveva tutti gli spicchi cuciti ed era di gomma telata per cui, per rimanere gonfia, aveva bisogno all’interno di una camera d’aria che la tenesse in tensione; non so perché, forse perché le operazioni di gonfiatura erano complicate ma mi ricordo che, durante tutto il viaggio, questa palla era già gonfia ed io la tenevo stretta, con la paura che finisse sui binari. Quando il treno arrivò e dopo che tutti furono scesi, tutti salimmo. Il treno era pieno di gente, tanta gente e a fatica riuscimmo a conquistare, sulla panchetta di legno un posto al finestrino,

perché quello era il divertimento. La palla fu messa sulla cappelliera a contrasto con la borsa della mamma ed io mi appiccicai al vetro con la mamma che diceva sempre di non strusciarsi dappertutto, perché poteva essere sporco. Il trammino partì dopo un po' di tempo: prima piano, piano e poi sempre più veloce ed era strano perché passava sulla strada, dove passavano anche le automobili.

Infatti il percorso del treno, dopo essere partito dalla stazione di Pisa in via Nino Bixio, e dopo aver sottopassato la ferrovia Pisa-Genova ed aver attraversato il canale dei Navicelli, per un certo tratto si affiancava alla via Provinciale Livornese e poi entrava in "sede propria" e con andamento parallelo all'Arno passava da San Piero a Grado e da Bocca d'Arno, dove faceva una stretta curva a sinistra per correre verso sud, parallelamente alla costa. Qui trovava le tre stazioni "balneari": Marina di Pisa, Tirrenia e Calambrone, e poi continuava per attraversare ancora una volta il canale dei Navicelli e la ferrovia ed arrivare a Livorno dove rientrava nella sede stradale per arrivare a concludere il suo percorso dopo 32 chilometri alla Barriera Margherita, davanti all'Accademia Navale.

La ferrovia, è vero, era stata voluta e realizzata nel ventennio fascista. I principali fautori furono il potente sindaco di Livorno, Costanzo Ciano e l'altrettanto importante sindaco di Pisa, Guido Buffarini Guidi. I due, sia pure in contrapposizione "campanilistica" tra di loro, vollero dimostrare di avere la capacità di realizzare immediatamente quello che si stava progettando e fecero in modo di ottenere i finanziamenti necessari e fu così che già nel 1932 il primo tratto della linea elettrificata diventò funzionante. La gente si affezionò subito a quello che immediatamente battezzò con il nomignolo di "trammino" e da allora si è sempre chiamato così. Il diminutivo della parola non è dovuto al fatto che si trattasse di un treno più piccolo degli altri, perché le dimensioni erano le stesse dei treni normali e anche lo scartamento (la distanza tra una rotaia e l'altra) era la stessa, tanto che ci potevano viaggiare anche le normali vetture delle FFSS, ma al fatto semmai che questo treno era più amato degli altri e quindi più che di un diminutivo si trattava di un vezzeggiativo; era infatti, per molti, il

treno dei momenti di svago, il treno che portava sulla costa, il treno dell'estate, il treno dei pochi periodi di vacanza. Le sue vetture dipinte di bianco e di rosso, spiccavano allegre nel verde e per la gente il trammino, negli anni sessanta, quando è stato dismesso, valeva per quello che era già e non per quello che poteva significare.

Dentro la vettura c'era davvero tanta gente, anche tanti bambini che come me andavano al mare e, soprattutto, nonostante l'affollamento, un'atmosfera di allegra spensieratezza. Il treno si fermava spesso, ma del viaggio altro non ricordo che la corsa nel bosco, perché forse mi sembrò strano che un treno corresse nella pineta, sotto una galleria verde fatta di pini e con il profumo del mare che non si vedeva, ma di cui si poteva intuire la presenza. Credo che poi scendemmo, con la palla colorata a spicchi, alla stazione di Tirrenia; di quella giornata al mare mi ricordo solo di aver visto sulla spiaggia i bambini delle colonie: c'erano tanti bambini, tutti vestiti uguali, tutti con un cappellino bianco, che si muovevano a gruppi sempre ordinati e c'erano tante donne, anche loro vestite di bianco, che li controllavano, ma con un'aria che mi sembrò molto autoritaria.

Anche per loro, per i bambini delle colonie, erano gli ultimi anni che si andava al mare, perché anche le colonie, come il trammino, erano state volute dal fascismo e quindi anche loro, prima di poter essere riutilizzate, dovevano essere "punite" e "purificate". Oggi, dopo più di cinquanta anni, dopo che le povere generazioni di Italiani che hanno subito la dittatura e la guerra non ci sono più, per noi quelle colonie, sono edifici più o meno come tanti altri, da utilizzare, e anzi doverosamente, "riparare" e trasformare in residence ed alberghi, come in effetti giustamente si sta facendo.

E il trammino? Perché il trammino no? Perché non si ripristina il trammino? Non lo so, forse, perché il trammino non c'è più, del trammino non è rimasto neppure lo scheletro diruto, non è una presenza quotidiana per le persone di oggi, per le quali non c'è e non c'è mai stato. Certo però che è un peccato! Vi posso assicurare che era bellissimo correre nella pineta con l'allegro trammino bianco e rosso seduti sulle ginocchia della mamma. PITINGHI