

Gente
di
provincia
37.



ROBERTO TRAVAN

La Torino-Lione? Se vinciamo al Supere-nalotto la facciamo noi». Parola della famiglia Biglietti, gente che mastica pane e treni da una vita. Treni in miniatura, però, scala HO, quella che riduce il mondo alle dimensioni di una piccolissima Lilliput, dove ogni centimetro ne vale 87 dei nostri. E tutto, proprio tutto, è ridotto ai minimi termini con certissima precisione: case, stazioni, fabbriche, strade, automobili.

Anche gli abitanti, ovviamente, piccoli come le migliaia che affollano la Lilliput costruita dalla famiglia Biglietti: stanno seduti nei vagoni in corsa; in piedi sulle banchine affollate; affacciati nelle case linde che si illuminano al tramonto. «Questo non è solo un plastico, un gioco. È un mondo che pulsa, si muove, cresce, vive», dicono. Non hanno torto.

Per capire di cosa si tratta bisogna raggiungere San Giorio, in Val di Susa. La casa della famiglia Biglietti sta in centro, dove un tempo le carrozze



Nonna Piera

«All'opera anche i nipoti, Federico e Alessandra»

dirette in Francia - prima di affrontare i faticosi tornanti del Moncenisio - si fermavano a rifare e a cambiare i cavalli. Era la vecchia stazione di cambio della Torino-Lione, poi caduta in disuso - ironia della sorte - dopo la costruzione della ferrovia. Quella vera, però. Paolo - classe 1934, barba ordinata da far schiattare d'invidia un capostazione svizzero - quassù ci è arrivato nel 1974 con la moglie Piera e i figli Enrico e Claudio. E una cassa colma di trenini: «Quelli collezionati sin da quando, bambino, abitavo a Torino: quartiere San Salvario, stazione Porta Nuova».

Treni che Paolo ha imparato a conoscere - e sognare - durante gli anni della guerra: «Attraverso le vetrine di Isacco, il giocattolaio di corso Vittorio». O appeso alle ringhiere del sovrappasso di corso Sommeiller, scrutando le motrici nere come la pece che sferragliavano verso il Lingotto.

Terminate le superiori, il sogno di fare il ferroviere si dissolve veloce come le volute di vapore tante volte osservate sui tender in corsa: «Perché a un posto alla Fiat Avio proprio non si poteva dire di no». Nel 1960 si sposa e Piera, la moglie, gli regala un trenino: «Per tenerlo la sera a casa con me: se no mi sarebbe scappato a giocare a carte con gli amici». Altri tempi: la tv nel tinello ancora non c'era, il telefono sarebbe arrivato anni più tardi. Funziona: da quel momento Paolo - che per lavoro



Vent'anni di lavoro

Enrico Biglietti, il papà Paolo e (a destra) il fratello Claudio vicini ad «Hal», il super computer: «Il treno è visitabile: le offerte sono donate alla missione in Etiopia di padre Renzo Meneghini»

“La Torino-Lione la facciamo a casa nostra”

A San Giorio la mini ferrovia della famiglia Biglietti



Il treno regalato dalla moglie

È nella vetrinetta con i modelli più vecchi. «Il più raro? Una motrice italiana presa a Monaco nel '61: la pagai 7200 lire»

gira tutto il mondo - torna da ogni viaggio «con il modellino di un vagone, una locomotiva, la riproduzione di un edificio visto durante la trasferta». Nel 1962 nasce Enrico, due anni dopo Claudio, e nel 1974 tutta la famiglia si trasferisce a San Giorio.

Nella nuova casa c'è finalmente lo spazio per liberare i treni dalla carta oleata in cui sono rimasti intrappolati per anni. L'idea di costruire Lilliput, però, nasce nel 1993 al ritorno da una vacanza in Germania: «L'immagine dell'immenso plastico di ferrovia in costruzione visto al Museo della tecnica di Monaco non ci ha più mollati», ricorda la famiglia Bi-

glietti. Che torna e si mette all'opera: «Nuora e nipoti inclusi», precisa nonna Piera. La mansarda viene ampliata, il tetto rifatto e sollevato di un metro. È l'inizio di un lavoro immenso e costoso: «Ho speso tutta l'eredità messa da parte per

miei figli - dice Paolo - sono stati loro a deciderlo: per questo treno hanno rinunciato a un paio di buone macchine sportive». E a migliaia di ore sottratte al sonno, al tempo libero, alle amicizie. Quante? «Difficile saperlo, forse anche inutile: rifaremmo tutto, però», rispondono Enrico e Claudio. Annuisce il padre che in pensione c'è andato nel '91: «Sognavo

di giocare alle bocce, di andare a funghi. Invece eccomi qui, a 76 anni, ancora al lavoro in mezzo ai binari». Piera sorride, strizza l'occhio, e quando è il momento allarga anche i cordoni della borsa: «È lei il nostro ministro delle finanze», sussurrano i figli. Tutti in riga, insomma. È spettato invece a Enrico - l'ingegnere - curare il progetto di Lilliput e la programmazione di «Hal», il computer che la fa vivere. «Hal dirama i suoi ordini attraverso una rete di cavi lunga 40 chilometri che comanda 650 relè. Fa funzionare 280 scambi, 98 semafori, 800 metri di binari su cui marcano fino a venti convogli per volta», spiega Enrico.

Non basta: «Quando è sera Hal illumina i convogli in corsa, le case, le stazioni. E dà voce a ogni singolo locomotore, facendogli riprodurre il suono digitalizzato dei suoi fratelli più grandi». Uno spettacolo, insomma. Sotto i 180 metri di binari in superficie ci sono 36 stazioni secondarie e 49 binari per la manutenzione delle carrozze: per posarli hanno forato un muro e invaso una stanza.

Ora, dietro l'ultima parete rimasta intatta, resta solo la camera da letto di Enrico e della moglie Cristina. Che guarda a quel «trenino» con più apprensione che alla Tav: «Perché un conto è un treno che ti passa nel giardino ogni ora, un altro sono venti convogli che ti sfrecciano ogni momento sotto il comodino». Meglio la Tav, allora? «Certo, in scala HO, però». Parola della famiglia Biglietti.