

Ricordi di papà Francesco affettuosamente raccolti dal “fiö dàl nigrèn”

La ditta Autotrasporti Fazzini F.lli, in quel di Sannazzaro de' Burgondi



Francesco Fazzini in occasione del 90° compleanno, attorniato dai militi della croce d'oro

Fazzini Francesco nasce a Vidigulfo il 5 Aprile del 1917, da Maria Anelli ed Angelo; la famiglia è originaria di Bornasco (a nord di Pavia) ed è composta da altri due fratelli più giovani: Primo e Bruno.

Papà Angelo, esperto casaro, spesso cambia residenza per seguire il lavoro e migliori condizioni; è così che la famiglia trasloca a Ferrera Erbognone. Angelo trova lavoro presso il caseificio Invernizzi ed il giovane Francesco si avvia ad apprendere il lavoro da muratore. Ama correre in bicicletta e dopo i primi successi convince il padre a lasciarlo pedalare nelle ore libere dal lavoro, tanto che alla fine gli viene comprata una bella bici da corsa. Per la sua carnagione scura, come quella del padre, viene soprannominato: “nigrèn”. Il ciclismo resterà nella sua vita la prima passione sportiva, di fatto tramandata al figlio (da citare una importante corsa per dilettanti vinta e che sempre ricordava: la Milano-Marcolina, di cui conservo la medaglia d'oro).

Ma bisogna rispondere alla leva militare e Francesco, come tanti altri coetanei, parte per la “naia”. Viene arruolato nel 4° Reggimento di Artiglieria campale-Rovereto ed inviato a Ravenna, da dove poi viene trasferito sul fronte francese-Forte Chaberton, in previsione della imminente scoppio della guerra: la seconda e tragica guerra mondiale. Con il suo reggimento e di stanza a Cavour, in provincia di Cuneo, fa il portaordini avendo in dotazione una fiammante Guzzi 500, rossa.

Il destino gli fa incontrare Margherita Carle, da Barge, che nel 1945 diventerà sua moglie; faranno un avventuroso viaggio di nozze in bicicletta, con valigie appresso: da Barge a Ferrera Erbognone. La permanenza nelle valli del cuneese, al rientro della guerra, lo porta a contatto con i partigiani della Brigata Garibaldi ed è proprio in quel periodo che viene trucidato dai tedeschi Costanzo (medaglia d'argento al valor militare), fratello di Margherita.

Dopo il fronte jugoslavo, nel 1942 partecipa alla tragica spedizione in Russia dell'ARMIR, mitici i suoi racconti nelle sperdute e ghiacciate steppe russe: sul fronte del Don, come portaordini...a Nicolaievka, Kantamirovka, Voroscilograd...e tanti altri nomi difficili che negli anni, durante i suoi racconti, ho potuto annotare e conservare gelosamente. Per una coraggiosa azione, che il 17 Dicembre 1942 lo vede salvare il suo plotone dall'incursione di carri armati russi, viene insignito della Croce di Guerra e promosso sul campo al grado di Sergente. Tra mille peripezie ritorna a casa, dopo un'interminabile viaggio in treno; prima a Cattolica, poi ad Alessandria quindi Piacenza ed infine l'8 Settembre....

Finita la guerra trova lavoro come autista di camion presso la ditta Gianola, dove nel frattempo prestava la sua opera, sempre come casaro, anche il padre Angelo. Viene il momento in cui la famiglia sposta la residenza a Sannazzaro, in Vico Case basse, dove anche Francesco abiterà con Margherita. Di que-

sto periodo ricordo due dei tanti racconti: il primo riguarda le difficoltà nel condurre i mezzi da trasporto funzionanti a gasogeno (gas prodotto da legna), l'altro riguarda una vicenda relativa al sequestro di un camion della ditta Gianola da parte dei tedeschi; Francesco fu costretto a guidare sino al Brennero tra tante vicissitudini..

Nel 1946 arriva il primo figlio Pierangelo, poi nel 1952 nascerà Dorina.

Intanto i fratelli Bruno e Primo si fanno uomini. Bruno guarda verso il lavoro di Francesco e si diverte come forte ala destra nella mitica Sannazzarese di quei tempi; sposa Laboranti Emilia ed ha due figli: Lorenza e Paolo. Primo rimane scapolo e trova occupazione nell'azienda di formaggi Selva, in Via Mazzini. Ma l'intraprendenza di Francesco lo porta a cercare nuovi sbocchi lavorativi; entra in contatto con l'ex partigiano Aldo Tacconi, proveniente da Voghera, che gli prospetta la nascita di una cooperativa di trasporti, che si chiamerà “OSCAR”.

La cooperativa riesce ad avere in dotazione vecchi mezzi utilizzati durante il conflitto, su tutti il famoso Matador inglese ed il GMC utilizzato dalle truppe americane, con il quale si riusciva ad entrare nelle radure per caricare legname tagliato da colture di pioppi. I fratelli Nicrosini, contabili, fornivano assistenza amministrativa all'impresa.

Dopo qualche anno la cooperativa si scioglie a favore di una società con sempre a capo i due vecchi soci e con nuovi automezzi ed addetti, tra cui il fratello Bruno. Buona parte dell'attività è legata al trasporto di legname, in tronchi o in tavole da lavorazioni di segheria; famosi i viaggi in Austria per l'importazione di legname pregiato ed i tanti trasporti per la segheria Franchini di Sannazzaro. Viene così il tempo per Bruno di entrare in società con il fratello e da quel momento nasce la ditta “Autotrasporti FAZZINI F.lli.”

L'attività si allarga ed i due fratelli Fazzini si organizzano assumendo personale. In quel momento ogni autocarro deve avere a bordo due autisti e parecchi giovani del paese imparano un mestiere, con entusiasmo ed impegno. Due sono i mezzi da trasporto che si ricordano di quel periodo: l'ALFA 900 ed il FIAT 82, sempre dotati di rimorchio, prima due assi e poi tre assi.

Inizia quella che sarà per tanti anni la principale attività: il trasporto di qualsiasi tipo di materiale e prodotti da e per il porto di Genova, il cosiddetto “collettame”. Era il periodo della ricostruzione, il lavoro non mancava si dormiva poco e si viaggiava molto, giorno e notte. Durante le vacanze scolastiche, una volta adolescente, seguivo come piccolo aiutante papà Francesco. Spesso si partiva alle quattro di mattina dirigendosi verso l'interland milanese con carichi in arrivo dal porto (spesso grossi tronchi di legname esotico, detersivi...) oppure verso il porto con materiali caricati nei posti più sperduti della pianura lombarda (collettame, macchinari, mobili, ecc.). Il lavoro

Ricordi stimolati
e recuperati da Gianni Lova



veniva richiesto da apposite ditte di spedizione presenti a Milano ed a Genova. Per richiamare le difficoltà di quei tempi basta ricordare che nel primo dopoguerra non esistevano le autostrade che conosciamo oggi; le infrastrutture arrivarono verso la fine degli anni 60. Valicare il passo dei Giovi con gli automezzi a pieno carico era tutta una storia: a passo d'uomo in salita, con un soffocante caldo proveniente dal motore (praticamente sotto il cofano della cabina) e la portiera aperta per ventilare (ovviamente non esistevano condizionatori).

Apro una parentesi, del tutto personale, perché non posso non ricordare quanto apprezzassi quella vita; faticosa ma entusiasmante per chi come me sentiva il fascino del “porto di mare”, delle navi, delle merci in movimento, di un clima multietnico. Spesso mentre si aspettava di caricare o scaricare sotto la nave ferma alla banchina, salivo a bordo ed in qualche modo comunicavo con i marinai: russi, americani, norvegesi, asiatici... Dopo qualche tempo conoscevo il porto come il mio paese, ero in grado di girarlo senza timore e qualche volta conducevo il camion da una banchina all'altra.

A casa si passava solo per dormire qualche ora e scambiare poche parole con la famiglia, a pranzo spesso un panino e via., quante notti passate nella “cuccetta del camion”; questa, in buona parte ed in estrema sintesi, è stata la vita di chi allora faceva il “camionista-padrone”.

Altro ricordo impresso: la domenica mattina bisognava fare manutenzione al mezzo: pulire, lavare, ingrassare e tanti lavoretti alla motrice o al rimorchio e poi come non ricordare le volte che si doveva coprire e scoprire il carico con pesanti teloni per proteggere la merce dalla pioggia...ed ancora le riparazioni presso l'officina meccanica di Beolchi (Mario) o l'officina di Franco a Tortona..

Ancora un ricordo curioso, collocabile negli anni 50: il trasporto delle mondine dalle zone del bresciano! Non era facile disporre di pullman ed allora si sopprimeva con la sola motrice dell'autocarro, attrezzata allo scopo con panchine fissate sul cassone e con teloni di copertura.. Ad ogni campagna di monda gli autocarri portavano persone e non merci; ogni volta i giovani del paese erano ad attendere l'arrivo delle mondine nelle cascine del circondario...e quando le lavoratrici, al termine della campagna, tornavano a casa ci scappava qualche lacrimuccia...



GMC

A Sannazzaro nel primo dopoguerra si potevano contare più autotrasportatori: i fratelli Sala abitualmente impegnati nel trasporto di cereali in sacchi o sfusi, Lavatelli/Pinen con Beccaria, spesso verso il porto di Genova ed ancora Pierino Frattini con il proprio figlio. Altri, con mezzi di portata ridotta lavoravano esclusivamente nel circondario oppure come corrieri da e per Milano, come nel caso della ditta Tarantola, divenuta poi Laboranti.

Con il passare degli anni la ditta Fazzini F.lli si ingrandisce ed arrivano i primi lavori garantiti da specifici contratti. Vale la pena di ricordare il contratto con la Società SAFFA per il trasporto di tronchi di pioppo, dai luoghi di abbattimento alle cartiere di Magenta e Casalpusterlengo; un lavoro molto impegnativo poiché con ogni autocarro bisognava effettuare due trasporti al giorno, pena una perdita netta. Mentre il contratto per il trasporto dei frigoriferi IGNIS dalle fabbriche di Varese all'interporto di Rivalta Scrivia risulterà più agevole.

Nel 1970 la ditta Fazzini F.lli trova sistemazione definitiva in Via 1° Maggio, dove oltre alla abitazione per i due fratelli ci sarà spazio anche per gli automezzi.

Nel frattempo si rinnova il parco autocarri: Francesco può dotarsi di un fiammante Esatau Lancia, che gli darà tante soddisfazioni e sarà il suo orgoglio, mentre Bruno si affida al Fiat serie 90. Francesco resta in attività sino a metà degli anni 80, quando a malincuore vende il suo Esatau, Bruno proseguirà fino alla metà degli anni 90.

Da allora Francesco non rinuncia alla sua professionalità e carica di umanità: diventa milite volontario della Croce d'Oro di Sannazzaro, occupandosi in particolare del servizio per dializzati, che richiedeva assiduità e disponibilità in orari mattutini assai scomodi. Anche Margherita viene coinvolta in questo servizio sociale.

Succede così che Francesco e Margherita trascorreranno buona parte della loro vecchiaia facendo entrambi opera di volontariato ... come del resto molti uomini e donne della loro forte generazione.