

Ferrovie di Sicilia Sei ore di passione da Palermo a Messina

In viaggio con Pino Caruso: «È un binario unico... non nel senso che è straordinario: c'è solo quello, passa un treno alla volta»

di **Alessio Gervasi** / Palermo

BINARI «L'unico incidente di volo che mi può capitare è che l'aereo caschi sul treno». Non lascia dubbi il pensiero di Pino Caruso, l'illustre comico palermitano che ha iniziato la

carriera come attore drammatico, la solita doppia vita degli uomini del Sud. Caruso dunque non prende l'aereo e ogniqualvolta torna in Sicilia è sempre la stessa storia: treni messi assieme quasi per caso, lenti, maleodoranti e in perenne ritardo. Lo scompartimento della Freccia del Sud è zeppo, perché sotto le feste si sa: chi è emigrato torna e chi è rimasto va. Si parte da Roma Termini coi vagoni già stanchi: briciole e pallottole di carta dappertutto, bagni intasati e le federe dei sedili con uno strato di unto che non c'è nemmeno nelle cucine degli aiuti umanitari al terzo mondo.

Caruso si sistema e fa per dispiegare i giornali sul minuscolo tavolino ribaltabile dello scompartimento ma è bloccato. Ripone i giornali nella borsa e fa finta di niente. Appoggia la testa sulla federa e guarda fuori, un po' si gode il panorama e un po' sonnecchia. Il treno ogni tanto fischia e un po' sobbalzando attraversa il Lazio, la Campania e quasi s'impantana nelle Calabrie, sotto il Matese, sembra quasi che non ne debba uscire più. Il riscaldamento è l'unica cosa efficiente fin qui, anche troppo, è una palla di fuoco che incendia l'aria dello scompartimento.

Intanto è ormai ora di pranzo e Caruso ha un sussulto, si agita, attacca una filippica che parte da Bossi, dice che il Senatùr non ha cosa di vedere visto che il Paese è diviso in due, letteralmente, ci tiene a dire. Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie al resto del paese? La Tav? Che c... è la Tav? E come se l'Italia si fermasse a Napoli. Se invece dei Savoia ci fossero stati i Borboni forse l'unità d'Italia si sarebbe fatta per davvero. A questo punto Caruso attacca sulla *Questione meridionale* e dice che c'è anche una *Questione settentrionale* e racconta che lui, trent'anni fa, ci ha fatto su uno spettacolo dove ironizzava e impersonava il Borbone, ipotizzando che l'unità d'Italia l'avessero fatta proprio i Borboni, col Re Borbone che andava laggiù che erano sbarcati dal Po a Torino per conquistare il nord, e, insomma, con tutte quelle cose di cui poi sono stati accusati i meridionali, chiosa Caruso: abigeato, brigantaggio... E comunque da allora in poi si è pensato solo alle infrastrutture del nord, per favorire lo sviluppo industriale e perché i confini erano (e sono) con l'Europa mentre la Sicilia aveva (e ha) accanto l'Africa.

Poi, forse, le parole gli giungono direttamente dallo stomaco: «Sono partito da Roma stamattina e adesso che è l'ora di pranzo e ci dovrebbe essere qualche servizio alimen-

Quello che si muove
va... all'indietro:

il Minuetto che traversa
l'isola ha solo 4 vagoni
E la gente resta a terra

tare, non so, un vagono ristorante, niente. Non c'è niente da mangiare. Forse i capocioni delle ferrovie pensano che i siciliani sono ancora con la valigia di cartone e le arance nel sacchetto... Ma come si fa? Ogni volta che vengo in Sicilia mi devo portare il panierino come quello che mi dava mia madre quando andavo a scuola. Chissà, magari credono che il sud è ancora un Paese com'era nel dopoguerra e dunque che i clienti al vagono - ristorante non sarebbero sufficienti neppure a coprire le spese. E vogliamo parlare del materiale dei vagoni letto? È di scarto, naturalmente, i finestrini non si aprono e i cestini per la carta nemmeno a cercarli. È una situazione disastrosa. Spero di non morirci in questo treno». Potrebbe morirci per il caldo, forse. Si soffoca e non si può far cambiare l'aria aprendo il finestrino, irrimediabilmente bloccato.

Fa capolino la Sicilia, si distinguono le luci della costa, Caruso sgrana gli occhi e racconta di quante gliene sono capitate in tutti questi anni che ha girato per la Trinacria in treno. Anzi, littorina, precisa, perché «dall'Ottocento a oggi nulla è cambiato nelle ferrovie, qui al Sud. La tratta Palermo - Trapani è ancora con la littorina che mise Mussolini e per per unire Palermo e Catania, che sono le due città più importanti dell'Isola, beh, ci vogliono sei ore! Sei ore! Roba da pazzi. Due ore in macchina e il triplo in treno...».

Per giunta quel poco che si muove, in Sicilia, sa di beffa. Il «Minuetto», per esempio, nuovissimo e brillantissimo, il treno che è il fiore all'occhiello delle Ferrovie e delle amministrazioni locali: è un passo indietro. Un clamoroso autogol. Perché il Minuetto è piccolo. Molto piccolo. Quattro vagoni. E capita spesso che sul marciapiede della stazione centrale di Palermo, attorno all'una, aspettino in parecchi. Stanchi e affamati: chi resta in provincia o chi deve andare verso Messina. I pendolari dicono che era meglio prima, col vecchio treno che magari era poco moderno ma perlomeno c'entravano tutti, mentre da quando c'è il Minuetto ogni giorno è una rissa e a volte qualcuno chiama la polizia. E gli appiedati di turno, mestamente aspettano anche due ore il treno successivo per andare a casa. Ma sul pendolarismo Caruso scatta: «Il pendolarismo qui non si può proprio fare. Non abbiamo le linee elettrificate ma abbiamo un binario unico, non nel senso che è straordinario ma è unico e o passa uno o passa l'altro...». Chissà, forse è anche per questo che i pendolari superstiti viaggiano perlopiù con i pullmann che la Regione Siciliana finanzia generosamente, anche se viaggiano vuoti, anzi, il rimborso è a chilometro e più girano più guadagnano. Con o senza passeggeri non fa differenza.

D'un tratto il treno si ferma in mezzo al nulla. C'è il binario unico, su cui ironizzava prima Caruso, e si deve dare la precedenza all'intercity. «Intercity? Non sapevo che in Sicilia ci fosse pure l'intercity. Ma chi se ne fotte - aggiunge poco dopo, l'unica cosa seria della vita è l'umorismo...».



Pino Caruso

Nell'Isola tratti di binari con il limite di velocità a 40 km/h

Se la **Messina - Palermo** è forse la tratta più conosciuta (e la più temuta) da chi effettua un viaggio in Sicilia, con i suoi **231 chilometri** (circa tre ore e mezzo di viaggio) che attraversano centri importanti e servono realtà industriali come la Fiat di Termini Imerese o gli imbarchi per le isole Eolie da Milazzo, le cose non vanno certamente meglio sulle altre linee. A partire dalla **Messina - Siracusa**, 182 chilometri che toccano centri industriali come Catania e Augusta. Basta un dato: nel 1950, prima

dunque che la linea venisse elettrificata, il tempo di percorrenza era di 2 ore e 43 minuti; oggi l'intercity Peloritano (sulla carta il treno più veloce in servizio nell'isola) impiega **2 ore e 45 minuti!**

Poi c'è la Palermo - Catania, ultimata nel 1881 e mai più modificata, e si capisce che la velocità dei treni in alcuni punti (fra Caltanissetta ed Enna per esempio) non superi i 40 km/orari, rendendo così scarsamente concorrenziale il trasporto ferroviario con quello, privato, dei

pullmann, che da anni e in regime di monopolio, rappresentano il collegamento più efficiente fra Palermo, Caltanissetta, Enna, Catania, ma con costi per il passeggero sempre in salita. La linea da Caltanissetta Xirbi ad Agrigento è lunga 77 chilometri ed è una delle linee più lente dell'isola, soprattutto per i treni a lunga percorrenza, trainati ancora da **locomotive** vecchie di cinquant'anni. Nel tratto da Canicatti ad Aragona la velocità massima raggiungibile è di 50 km/h.

Chiudivamo con la **Palermo - Trapani** di 125 chilometri, linea importante sin dal tratto iniziale, dove serve da metropolitana di superficie per Palermo, a quello finale, dove incontra le industrie vinicole del Partinicese e ittiche di Mazara di Vallo e i comprensori archeologici di Segesta, Mozia e Selinunte. In teoria: in pratica, vanno tutti in pullman. **a.g.**



Un tratto ferroviario Foto di Franco Cautullo/Ansa

EBAY

I regali di Natale sgraditi? Vanno all'asta in internet

Conta il pensiero? Macché. Il Natale come festa e come valore? Una volta. Giù la maschera: i regali, spesso, non piacciono. E adesso - con eBay che spopola - l'affare è a portata di mano. Così finiranno in vendita online o in beneficenza le migliaia di maglioni, cravatte e pigiami (e libri, su, ammettiamolo) non graditi trovati sotto l'albero di Natale dagli italiani. Lo rivela una ricerca di Research International per eBay. it, secondo la quale oltre 88 mila persone, molti più uomini (74mila) che donne, metteranno i loro doni all'asta su eBay, il grande mercato in rete. Ma c'è anche chi, soprattutto le donne, non aspira a guadagnare: il 18,5% del campione, infatti, ha detto che riciclerà i doni regalando a qualcun altro, mentre il 10,5% circa li darà in beneficenza. In molti, comunque, si terranno i regali in casa, anche se inutilizzati: ben 7 su 10 intervistati, infatti, hanno dichiarato che non useranno i loro doni, ma non li daranno nemmeno via. Poco o nullo lo sforzo di farseli piacere o di trovare un utilizzo, almeno parziale: il 68% degli italiani si limiterà ad accantonarli. Nella hit parade dei regali più brutti, al primo posto sventano maglioni, cravatte e pigiami (7,5 milioni di italiani li odiano), seguiti dai soprammobili e utensili casalinghi, mentre al terzo posto si posizionano i libri.

«Buonasera, produco olio». Invece è il figlio del boss

La denuncia di due sorelle francesi: scoprono il rampollo Di Caro, da allora sono minacciate

di **Marzio Tristano**

Il figlio del boss è un ragazzo dai modi gentili, italiano perfetto e una copertura ideale: produttore di olio d'oliva biologico. Voleva fare il gran salto nella buona società internazionale ed aveva trovato il trampolino adatto: la società di produzione di eventi artistici di Selene e Maureen de Condat, sorelle francesi residenti a Palermo che curano l'immagine del grande coreografo francese Maurice Bejard. Nel 2004 avevano organizzato il tour «Sulle tracce del Gattopardo», su incarico della fondazione Irish Georgian society di Desmond Guinness, il re delle birre, che tutela il patrimonio architettonico dei giardini nel mondo; un viaggio che avrebbe portato in Sicilia un gruppo di 40 mecenati americani, tra i quali John Harbin, chairman della società petrolifera per la quale lavorava il vice-presidente americano Dick Cheney, per visitare ville e feudi nobiliari. Tra queste anche Cuccavechia, la tenuta di Canicatti del boss Calogero «Lillo» Di Caro, potente capo della mafia agrigentina, amico del boss Pippo Calò, l'uomo della strage del rapido 904 del dicembre '84, con buoni agganci nella politica siciliana; ma proprio all'ultimo momento, a depliant stampati, alle ragazze arriva una «soffiata»: «Attente alle gaffe, guardate che quelli sono i figli di un mafioso».

La tappa di Cuccavechia viene così precipitosamente disdetta, giusto in tempo: il proprietario della tenuta, Di Caro, oggetto di indagini proprio in quei giorni, finisce in carcere per associazione mafiosa e la tenuta viene sequestrata dalla procura di Palermo per mafia. In coincidenza con i guai giudiziari

Maureen e Selene dovevano accompagnare ricchi americani per le ville storiche di Palermo Fino all'incontro...

ri per i mafiosi, arrivano le prime minacce per le due sorelle, tutte raccontate agli investigatori della squadra mobile che sull'episodio hanno aperto un fascicolo di indagine. Segnali consueti a Palermo di «intimidazioni ambientali»: prima un uomo incrociandole per strada le ha sussurrato «siete finite». Poi hanno ricevuto una lettera di insulti e minacce di morte, in seguito si sono presentati a casa due misteriosi fattorini con una cassa di vino che nessuno aveva ordinato e quando hanno incontrato un vicino che ha rivolto loro qualche domanda sono scappati. A fine giugno scorso, infine, mentre erano a Parigi, una telefonata le ha avvertite che la serratura di casa era stata scassinata e che qualcuno era entrato nell'appartamento. Selene de Condat, 30 anni, occhi neri, è la manager, la sorella Maureen, più minuta, è addetta alle *public relations*: sono figlie di Daniell, antropologa e consulente della giunta Orlando e componente della consulta europea del nomadismo. Non ci hanno pensato un momento a denunciare tutto. Quella che hanno messo a verbale

una mattina di aprile negli uffici della Mobile è una storia di mafia, nobili gattopardi e buona borghesia palermitana, da sempre sedotta da potere e miliardi, segni caratteristici di nuovi e vecchi boss. Ma chi è Calogero Di Caro? Capo della mafia in provincia di Agrigento fino al suo arresto, avvenuto due anni fa nell'operazione «Alta mafia», Lillo Di Caro è uno dei boss storici di Cosa Nostra della Sicilia occidentale. Riuscì a sopravvivere all'offensiva della Stidda che gli uccise lo zio, il boss Giuseppe, ed egli stesso porta i segni sotto l'occhio destro di un colpo di pistola che gli «stididari» Giuseppe Grassonelli e Giovanni Avarello gli spararono nel marzo '91 tentando di ucciderlo. Sopravvissuto all'agguato, Di Caro si ritirò nella sua tenuta coltivando rapporti politici con l'on. Vincenzo Lo Giudice (Udc) arrestato con lui nell'operazione Alta mafia, e seguendo amorevolmente la scalata sociale dei figli. «Senza vergogna e con orgoglio - prosegue Maureen - possiamo dire di essere state utilizzate come ponte verso l'alta società europea».

Dopo il rifiuto di inserire Cuccavechia nel tour, dagli amici comuni sono arrivate poche e nascoste solidarietà e molti rimbrotti: ma chi ve l'ha fatto fare? «In parecchi nei salotti cosiddetti «bene» - raccontano Selene e Maureen - ci hanno detto che questi non erano argomenti di cui parlare, e che le persone andavano frequentate senza andare tanto per il sottile sull'origine delle proprie fortune». Il racconto delle de Condat apre una finestra sul mondo dorato dei salotti palermitani, frequentati da chi, «dopo avere manifestato per le vittime di mafia la mattina, la sera fa baldoria insieme a chi spende migliaia di euro, molto probabilmente sporchi di sangue. Ho conosciuto i Di Caro ad una festa privata a

Nel racconto in procura emerge uno spaccato della città bene, dei salotti di nobili e professionisti affascinati dal malaffare

palazzo Asmundo anni fa - racconta Maureen - il loro commercialista era un mio conoscente e me li ha presentati come famosi produttori d'olio d'oliva. Un *savoir faire* indiscutibile. Come potevo immaginare che i figli di un boss fossero rivieriti da nobili e professionisti di una città martire come Palermo?». In quel periodo le due sorelle stavano organizzando il tour, l'obiettivo era quello di far conoscere alcune residenze nobiliari palermitane ai facoltosi soci della fondazione. Ville e casali dei nomi più noti: il 28 marzo 2004 cena a palazzo Lanza Tomasi, il 29 marzo a casa della famiglia Martorana, il 30 dagli Spedalotto a Bagheria, il 31 dai Tascas d'Almerita e da Allianta nel palazzo Pietratagliata. Il 1 aprile da Vanni Calvello, l'ultimo giorno a Villa Nicsera e la sera a palazzo Gancia da Carinne Vanni Calvello. Ora Maureen e Selene sono andate via da Palermo: «Non vogliamo più vivere in Sicilia, in una città dove il riciclaggio di patrimoni giganteschi non è da non condannare neanche eticamente. L'antimafia non è un'etichetta: bisogna far seguire alle parole di condanna i fatti».

Maltempo killer: crolla camino e schiaccia donna

Il vento causa la tragedia di Olbia. Forti disagi in Liguria. Al Nord piove ma non nevicata. A Napoli allarme lampioni

UNA DONNA UCCISA dal crollo di un camino provocato dalle forti raffiche di vento, un'altra dispersa in mezzo a un incendio e danni in tutta Italia. Cresce il bilancio dei danni provocato da ieri mattina dal maltempo in tutte le regioni d'Italia. A Olbia una donna di 62 anni, Teresa Muzzu, è stata travolta dal crollo di un comignolo e dai calcinacci della copertura di una casa in costruzione. La donna è morta dopo cinque ore di agonia all'ospedale di Olbia, mentre la procura di Tempio ha aperto un'inchiesta. A Savona, invece, dove dalla mattina di ieri si sono sviluppati due grossi incendi che hanno divorato i boschi di Quiliano nell'immediato entroterra di Vado Ligure nel ponente savonese fino a lambire l'autostrada A10 Genova - Ventimiglia è scomparsa una donna di 80 anni che aveva lasciato la propria abitazione all'avvicinarsi delle fiamme. Disagi e problemi anche in Piemonte, in

particolare Torino, Cuneo e Biella, con raffiche di foehn diffuse un po' su tutto il territorio e picchi molto forti sulle cime montuose, con punte ben oltre i 100 chilometri all'ora. E' nevicato, intanto, sulle montagne olimpiche della via Lattea dove 30-40 centimetri di neve fresca si sono aggiunti all'innnevamento artificiale, su un totale di 200 chilometri di piste. Secondo quanto riferito dall'Arpa (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente), il vento ha provocato alcuni disagi e danni per il distacco di comignoli e incendi, comunque circoscritti. Nel torinese i picchi di vento più forti sono stati di 72 chilometri nella periferia cittadina mentre sulle montagne circostanti, ad esempio a Sestriere, hanno raggiunto anche i 95 chilometri orari. La protezione civile ha avviato dalla notte le procedure per quello che viene definito il primo livello di attenzione, ma la situazione non è ritenuta a ri-

schio. All'Alpe Pala (Verbania), oltre i mille metri di quota, un incendio alimentato dal forte vento ha distrutto la casa prefabbricata abitata da una donna di 80 anni. Una brusca discesa delle temperature, pioggia sulle piste da sci e vento forte sulla costa è stata registrata anche in Molise. Disagi registrati in coincidenza dell'arrivo della perturbazione del Nord Europa. La motonave per le isole Tremiti, ieri mattina, ha raggiunto l'arcipelago delle Diomedee ma è stata costretta a ripartire in fretta per la prevista burrasca, che poche ore più tardi si è abbattuta sulla costa. Disagi anche a Bari dove le raffiche di vento hanno divelto cartelloni pubblicitari. A Civitavecchia le forti raffiche di vento hanno demolito tettoie, antenne televisive. A Napoli sono i soliti lampioni marci a pendere pericolosamente. Molti cadono, altri sono tolti precauzionalmente dall'amministrazione. **Davide Madeddu**