

Appunti  
di storia  
della mobilità  
in un borgo  
dell'entroterra  
palermitano:  
**MEZZOJUSO**  
seconda parte



Anni sessanta, autobus ed autista della ditta Floria fotografati di fronte alle scuole elementari.

## DAL CARRETTO ALL'AUTOCARRO E DALLA CARROZZA ALL'AUTOMOBILE

di Tonino Schillizzi

A Mezzojuso, nessuno possedeva un'automobile. Non ne aveva il Comune, non ne aveva la Stazione dei regi carabinieri, non ne avevano i possidenti e nemmeno il medico, il notaio, il farmacista, i parroci. L'automobile era uno status symbol<sup>1</sup> e, nel nostro borgo, nessuno ostentava tale ricchezza e prestigio.

Del resto alle strade fangose o polverose, a seconda della stagione, si adattavano meglio asini, muli e cavalli, infatti gli equini erano il motore trainante di carretti e carrozze.

Un tempo il carro funebre<sup>2</sup>, il carro della nettezza urbana e quello delle carni macellate, erano trainati da un cavallo *municipale*, che si utilizzava a seconda dell'orario, dei giorni e delle necessità, per le varie incombenze comunali.

La mobilità delle persone era affidata ai muli che, più dei cavalli, assolvevano anche al lavoro dei campi. La mula era il mezzo di locomozione e di lavoro. Per andare a Palermo c'era il treno ma la Stazione di Mezzojuso distava dall'abitato del borgo sette chilometri e, per raggiungerla o per tornare, c'era un servizio di carrozza, trainata da tre cavalli con tre corse giornaliere di andata e ritorno, in coincidenza con la frequenza del treno *Suburbano*.

Il trasporto delle merci si faceva con i carretti. Merci, che anche se di modesta

entità rispetto a tempi recenti, assicuravano buoni guadagni ai carrettieri.

Il passaggio dalla trazione animale a quella al motore non fu repentina. Ci vollero alcuni decenni.

### QUANDO LE MERCI SCARSEGGIAVANO

Correva l'anno 1938 quando i fratelli Tantillo (Giuseppe, Leoluca e Andrea) fecero il salto. Da carrettieri diventano camionisti! Non c'era giorno che, incontrando i colleghi carrettieri, non lodassero il loro camion che per quanto piccolo era, con il carretto non c'erano paragoni.

Omologato per un carico di 25 quintali ma, caricato più del doppio, assolveva al compito e ... non si stancava. Il lavoro, decuplicato!

I numerosi negozi del nostro borgo e le varie attività produttive si approvvigionavano di quanto loro necessario attraverso i Tantillo che, puntualmente ogni sera consegnavano le merci provenienti da Palermo. Merce varia, di tutto: materiali per l'edilizia, per l'agricoltura, per le botteghe artigiane, generi alimentari e non alimentari, per i negozi.

Il mondo gli cadde addosso quella sera quando, don Pippino (Giuseppe Tantillo), ritornato dal lavoro trovò a casa il decreto di confisca del loro autocarro. Non ci fu niente da fare, il podestà allargò le braccia: ordine del governo!

Le timide speranze di don Peppino di (finalmente) soppiantare il carretto per il trasporto delle merci vennero represses e sacrificate alle (in)giuste cause della nazione in guerra.

Se fu confisca o requisizione poco importa: *su pigghiaru!*

*"Curnutu podestà, curnutu Mussolini e cu un ciù rici puru, curnuti tutti!"* impreò in cuor suo non una ma mille volte; devotissimo di San Giuseppe non *santiò*, ma non gli restò altro da fare che ritornare al carretto, aspettando tempi migliori. Dovette aspettare fino al 1948.

La stessa sorte dei Tantillo la subirono i fratelli La Barbera soprannominati *Muddicuna*. (*Su pigghiaru!*) Prima della seconda guerra Mondiale i La Barbera effettuavano trasporti con un autocarro a tre assi. Fonti orali riferiscono che una volta, il notevole peso caricato fece crollare, al passaggio, il ponte del burrone Santa Venera.

La principale fonte di reddito era l'agricoltura i cui prodotti principali erano: grano, legumi, olio, vino e derivati dell'attività zootecnica. Merce che veniva venduta ai magazzinieri di Palermo e che nel periodo bellico scarseggiava.

Lo zolfo arrivava da Lercara, il gesso da Villafrati, tutto il resto da Palermo: Sapone mollo<sup>3</sup>, sarde salate, sale, zucchero, cemento, pellami per i ciabattini,



La foto del 1945 ritrae Pietro D'India con una FIAT 509 cabriolet da egli usata per un periodo come vettura da noleggio. Non sappiamo da chi l'abbia avuta ma fatto sta, che 20 anni dopo, il nostro Pietro D'India possedeva un'auto come quella che Agnelli regalò a D'Annunzio nel 1925.

pezze di stoffa, benzina, *arsolio* per lumi, ceri per le chiese, ecc. ecc. la plastica non l'avevano inventata e i recipienti erano di terraglia: *quartari, nziri, bummari e bummareddi* per l'acqua, *giarri* per l'olio.

Con l'occupazione della Sicilia da parte degli Alleati (luglio/agosto del 1943) molte cose cambiarono.

Di colpo i morsi allo stomaco della fame diminuirono subito per tre motivi. A luglio si era mietuto il grano, i tedeschi, per la fuga precipitosa, avevano abbandonato una quantità enorme di derrate di ogni genere, gli americani portarono tante cose che non si vedevano da tempo a partire dal caffè e dallo zucchero.

La situazione alimentare anche se migliorata, era pur sempre grave; il mercato nero fioriva e tante persone di Mezzojuso avevano imbracciato questa attività, che appariva più florida, di giorno in giorno.

Nel 1944, verso la fine dell'estate, i parenti dall'America cominciarono a mandare "pacchi" il cui contenuto era fatto di vestiario a volte pacchiano, ma non di rado vi era un biglietto da 5 o 10 dollari che per allora erano somme importanti.

Il commercio, legale o illegale qui poco importa, rifiorì.

Si cominciarono a sistemare le strade lasciate per molto tempo nell'incuria: il 3 gennaio 1946 la Prefettura di Palermo assegnò due milioni di lire, (una cospicua somma per quell'epoca), per la sistemazione delle strade comunali. Fu il primo intervento finanziario per opere pubbliche del dopoguerra.

Dotati di inventiva e di far di necessità virtù, ogni mezzo di trasporto fu riparato. Ogni (parvenza) di automobile o di autocarro venne aggiustata. I fratelli Spitaleri che erano falegnami costruiscono un cassone di legno, lo adattarono alla scocca di un vecchio camioncino e cambiarono attività.

La ricostruzione prima e il boom economico dopo, con l'aumentata esigenza di trasportare materiali e merci di ogni tipo, fece crescere il bisogno di autocarri. Intere famiglie si prodigarono ad acquistare camion e si dedicarono ai nuovi lavori dell'autotrasporto. Questa fase durò circa cinquant'anni.

Poi, a poco a poco, cambiò la distribuzione delle merci: gli artigiani edili acquistarono un proprio autocarro, gli agricoltori comprarono un carrellone per paglia, fieno, concimi ecc...

Oggi, ogni giorno a Mezzojuso arrivano decine di corrieri che consegnano merce ai vari esercizi commerciali.

Con il COVID 19 abbiamo assistito all'*exploit* delle consegne a casa ai privati tramite corriere, tutti i giorni e persino la domenica, Amazon in testa. In alcune parti del mondo si è cominciato a testare la consegna dei pacchi con i droni.

Tra stampanti 3D sempre più performanti, consegne *dronesche*, e intelligenza artificiale, l'evoluzione della mobilità delle merci del futuro prossimo ci appare del tutto offuscata e, noi che viviamo in una piccola comunità, ci sembra di avere tutto a portata di mano. A ripensare alle situazioni del passato, non possiamo che accennare ad un sorriso.

## LA MOBILITÀ DELLE PERSONE

L'industria automobilistica italiana con in testa la FIAT aveva dovuto adeguarsi alle necessità della produzione bellica e, dopo la guerra, faticò a riprendere la produzione. Gli automezzi ad uso civile o per il trasporto delle merci di nuova produzione erano inesistenti; tutto quello che si poteva aggiustare si aggiustò. La FIAT Balilla<sup>4</sup> di Carmelo Li Vaccari, nonostante ogni giorno compiva i viaggi a Palermo e ritorno, durò fino al 1968.

Nell'immediato dopoguerra, con il moltiplicarsi delle automobili e degli autobus, viaggiare con il treno da Mezzojuso a Palermo diventò dispendioso. Infatti, il viaggiatore doveva pagare per recarsi alla stazione di Mezzojuso che distava 7 chilometri, pagare il biglietto del treno e poi, arrivato alla stazione di Sant'Erasmo, noleggiare una carrozza per il centro città, sbrigare le faccende e rifare il percorso inverso.

Era più comodo l'autobus della ditta Floria di Vicari che prelevava i passeggeri in Piazza e li portava fino alla stazione Centrale di Palermo o al capolinea di Piazza Marina. Meglio ancora gli autonoleggiatori che con un leggero supplemento si prestavano ad accompagnare *i clienti* in ogni luogo della città. Il treno perse l'*appeal* e, diventato antieconomico per l'assenza di viaggiatori, nel 1958 fu soppresso.

## CCI L'HAVI UN POSTU?

Il trasporto per Palermo e ritorno era effettuato dagli autobus della ditta Floria prima, e poi dall'AST, e dagli autonoleggiatori.

Il lunedì mattina, nel periodo scolastico, trovare un passaggio per Palermo era un problema a causa dei numerosi studenti universitari e delle scuole superiori, che soggiornavano nelle cosiddette pensioni in famiglia.



## Appunti di storia della mobilità in un borgo dell'entroterra palermitano: MEZZOJUSO

seconda parte



Dopo l'occupazione dell'Isola da parte degli Alleati, come fu o come non fu, a Francesco Achille, militare patentato che si trovava a Partanna, gli fu ordinato dall'AMGOT di tornarsene in paese e di portarsi l'autocarro FIAT 38 R del Regio Esercito Italiano che guidava, (agli americani non mancavano certo i mezzi), e di mettersi al servizio dell'autorità municipale. La foto lo ritrae assieme ad altri commilitoni con il Trirrò, così veniva appellato quell'autocarro.



Porto di Palermo, anno 1954. Il primo da destra, Giuseppe Tantillo (don Pipinu), alla sua destra la moglie Mattia Gervasi, a seguire Chisesi Gesualda e sua figlia Maria Grazia Tantillo. Sopra il camion FIAT 642, da sinistra: Giovanni Mamone, Tommaso Tantillo (Masino) e suo padre Andrea Tantillo.

*Cci l'havi un postu?* Era la domanda che il viaggiatore, bussato alla porta dell'autonoleggiatore, gli faceva per prenotarsi il passaggio per l'indomani andare a Palermo.

I centri abitati rallentavano l'andatura. Nelle discese per risparmiare benzina si spegneva il motore. Si andava a bassa velocità non solo per risparmiare ma perché le vetture degli autonoleggiatori viaggiavano sempre a pieno carico. Anzi, a dire il vero, due o tre persone in più da quanto dichiarato dal certificato di omologazione. Conveniva comunque pagare di tanto in tanto una multa che rinunciare ogni giorno a diversi passeggeri.

D'estate, il ritorno da Palermo era un supplizio per la calura, per la mancanza di spazio e per l'odore dei corpi madidi di sudore a cui si contrapponeva la fragranza del pane di Palermo e delle banane che nel nostro borgo non si trovavano.

A proposito di odori, quello della Mercedes nera di Andrea Anselmo, era pungente perché, oltre a trasportare persone, scaricava formaggi pecorini e ricotta nei magazzini di Palermo. La macchina era talmente impregnata dell'odore di formaggio che risultavano

inutili deodoranti e lavaggi. Però gli olfatti di allora erano diversi e quasi nessuno dei passeggeri se ne faceva un problema. Successivamente ad Andrea Anselmo a caricare *caci buliati* si prestò il nipote *Ciro Lala*.

Altri autonoleggiatori con licenza furono Paolo Gervasi (*don Paolinu*) con la FIAT 600 multipla e Carmelo Li Vaccari (*don Carminu*) prima con una Bialla e poi con un furgoncino 850 FIAT. I fratelli Achille Gaetano, (*Tano*), e poi Pietro Achille furono tra gli ultimi noleggiatori. L'ultimo in assoluto fu Gaetano Amodeo con il Ford Transit che gli vendette Pietro Achille.

L'epopea degli autonoleggiatori (con licenza) iniziò negli anni cinquanta del secolo scorso (quando l'auto non la possedeva nessuno), ed ebbe come protagonisti succedutisi ne tempo: Andrea Anselmo, Paolo Gervasi, Carmelo Li Vaccari, Salvatore Cuccia, *Ciro Lala*, Gaetano Achille, ecc.

Si concluse negli anni duemila, quando a Mezzojuso si arrivò al rapporto di un'automobile ogni due persone.

### Il trasporto pubblico

Per il nostro borgo, il pubblico trasporto iniziò con il treno (cosiddetto



Francesco Como con l'autocarro OM Super Taurus, Via S. Cuccia.



L'autonoleggiatore *Ciro Lala* con la sua FIAT 1400.



Francesco Achille con il suo autocarro (aggiustato e modificato).



Fino ai primi anni settanta, dapprima trainato con un cavallo e poi attaccato all'autocarro della nettezza urbana, con questo mezzo in barba alla pubblica igiene, si trasportarono le carni macellate provenienti dal mattatoio comunale, verso le carnerie.

suburbano) che da Sant'Erasmo arrivava a Corleone e, come abbiamo detto in precedenza, cessò nel 1958. Il servizio di collegamento tra il nostro centro urbano e la stazione ferroviaria di Mezzojuso fu svolto prima da una carrozza trainata da cavalli e poi da un autobus (*Omnibus*).

Si deve alla ditta Floria, nel dopoguerra, il collegamento con autobus tra Mezzojuso e Palermo A/R per due corse giornaliere, fino agli anni sessanta del secolo scorso.

Nel 1950 la Regione Siciliana istituì l'Azienda Siciliana Trasporti con l'intento di meglio collegare il pubblico trasporto tra comuni e città. L'AST con il tempo soppiantò tutte le piccole aziende di autotrasporto pubblico, cosa che avvenne anche nel nostro comune quando si sostituì alla ditta Floria.

La rivincita delle aziende private che adesso effettuano linee di trasporto pubblico avvenne quando l'AST, adeguandosi alla legge nazionale sul pubblico trasporto venne trasformata in SpA e, pertanto, soggiacere alle regole del diritto societario. Da qui il proliferare delle varie autolinee SAIS, Prestia e Comandè, Cuffaro, Flixibus, ecc. con la conseguente crisi dell'AST che, a noi di Mezzojuso, non ci lascia ben sperare. Vero è che la Regione, per non incorrere nella contestazione comunitaria per gli aiuti di Stato ha aggirato la procedura, concedendo il contributo per gli studenti pendolari e per gli anziani ultrasessantacinquenni di cui in massima parte appannaggio dell'AST, ma, a quanto pare, questi aiuti non sono sufficienti.

Regionalizzare l'AST non passa per l'anticamera del cervello alla Giunta

Regionale, del resto come dargli torto, diverrebbe presto un carrozzone e di carrozzone ne abbiamo già abbastanza. Da tanto tempo l'AST non effettua servizi di domenica, finite le scuole riduce le corse e capita spesso che soltanto un giorno prima avvisi dei disservizi. Da qualche tempo si parla di liquidazione dell'Azienda e, alla luce di questa situazione aspettando gli eventi, speriamo che qualche intraprendente con un minibus si metta all'opera.

Per concludere:

Vi sono due auto ogni tre abitanti. Noi di Mezzojuso ormai ci muoviamo con l'automobile per raggiungere il posto di lavoro, per andare al bar o a comprare qualcosa, per sbrigare le faccende di ogni tipo, utilizziamo la macchina per andare in campagna, per uscire la sera o nel fine settimana, per le vacanze, per andare in piazza e per ogni cosa. Il pubblico trasporto (dell'AST) è ormai riservato quasi esclusivamente agli studenti pendolari e auspichiamo che Mezzojuso, che fu crocevia di passaggio, non resti isolato dall'ultimo pubblico servizio di trasporto che ci è rimasto: l'AST!

(Le foto di questo articolo sono dell'Archivio elettronico di S. Bisulca)



Un funerale con il carro funebre del Comune.

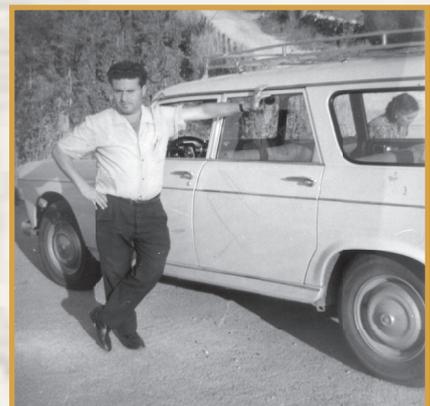
#### NOTE

<sup>1</sup> Nel dicembre del 1925 Gabriele D'Annunzio chiese un'automobile in regalo (o "un automobile", visto che in Italia ancora non le si era attribuito un genere definito) al senatore Agnelli. Questi intuì i vantaggi di un dono, e non esitò a spedire a Gardone una cabriolet 509. D'Annunzio inserì nei ringraziamenti una frase destinata a diventare celeberrima: *La Sua macchina mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità di una seduttrice; ha inoltre una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza.* (Dal *Vittoriale*, «Rivista Fiat», 1926, 1, pp. 12-15).

<sup>2</sup> Il Comune di Mezzojuso possedeva un carro funebre in legno che venne utilizzato fino al 1975 circa.

<sup>3</sup> Per un certo periodo il sapone fu prodotto anche a Mezzojuso in vicolo Saponeria da cui il vicolo prese il nome.

<sup>4</sup> La FIAT 508 denominata Balilla fu prodotta dal 1932 al 1939. Il tipo utilizzato dal Li Vaccari era la 508C a 6 posti, due dei quali su strapuntini ripiegabili a scomparsa dietro i sedili anteriori.



Nella foto Salvatore Cuccia (altrimenti detto Totò 'u vicarisi, per le origini di Vicari). Era il primo autotrasportatore a partire nel periodo scolastico, arrivava a Palermo prestissimo, prelevava un gruppo di insegnanti e ritornava a Mezzojuso prima delle 8,30. Riportava indietro gli insegnanti a Palermo e ripartiva da Piazza Marina con nuovi passeggeri verso Mezzojuso ... con l'automobile e la strada di allora.