



INTERNI DEL TRENO MUSEO. La stanza del Barone

VILLAROSA. In nove vagoni, le memorie di una intera comunità

In carrozza sul Museo

Nato per iniziativa di Primo David, ha salvato la vecchia stazione del paese in provincia di Enna dalla chiusura. All'interno, reperti dell'arte mineraria e contadina

DI MARIA TIZIANA SIDOTI

VILLAROSA. Chiudere per sempre i battenti, perdendosi nell'oblio tra fotogrammi ingialliti di vita di arrivi di merci e passeggeri o di dolorose partenze verso lidi lontani e stranieri con la speranza di ritornare con valige meno polverose del viaggio d'andata: questo era il destino già scritto per la stazione ferroviaria di Villarosana, in provincia di Enna, al centro della Sicilia, in terra di sicani, a 523 metri sul livello del mare, dolcemente ai piedi del monte Giurfo, tra le acque salate del Saiso e quelle dolci del Morello, sulla linea Palermo-Catania. Se non fosse stato per un capo-gestione, responsabile della biglietteria di Trenitalia, la società di gestione del trasporto merci-passeggeri del gruppo Ferrovie dello Stato, **Primo David**, classe 1955, ferroviere dal 3 agosto 1976. Lui, prima nelle ferrovie tedesche, poi 10 anni al compartimento di Bologna, al tempo della strage del 1980 in cui si salvò: «Per un invito a pranzo, poi fui tra i soccorritori e - racconta lo stesso David - fu mia l'idea di mettere i morti sul bus 37 dell'Atc». Infine, nel 1992 l'arrivo a Villarosana di cui è nativo. Qui, «per disposizione di Trenitalia, dovevo fare l'inventario della biglietteria e del casellario e chiudere tutto», seguita il capo-gestione. Ma «ho avuto un ingegnere-dirigente lungimirante, **Manfredi Todaro** che ha scommesso su di me e sulla mia convinzione che il recupero dell'immagine della stazione per le Ferrovie era un ottimo risultato». E cioè l'idea di dare alla stazione una vocazione culturale e turistica, allestendo sui vagoni

di un treno, un museo d'arte mineraria, civiltà contadina e oggettistica ferroviaria. Che «l'8 dicembre 1995 inauguriamo: per la prima volta per quell'occasione in Sicilia - precisa David, presidente altresì dell'associazione "Amici del treno museo di Villarosana e amare Villapriolo" - come dono, per sponsorizzare l'evento, fu noleggiato il pendolino, e ci furono 5000 persone». E così «riuscimmo a salvare - seguita con orgoglio - la stazione» da una mortale chiusura: la linea ferrata con edificio ottocentesco dal corpo centrale più alto e 2 laterali più bassi in pietra calcarea e dall'intonacatura in armonia cromatica con l'ambiente circostante. Perché da allora non ha chiuso più i battenti e è attivo lo scalo-passeggeri.

Perché qui a visitare il museo si arriva in migliaia ogni anno e si arriva in treno: «Il 90% - spiega il capo-gestione - è un turismo prettamente ferroviario». Il treno museo, l'attrazione dei visitatori, con il rosso dei suoi vagoni tra il verde dei filari degli alberi intorno, è al binario "Sikelia", così chiamato dalla società inglese che gestiva la linea ferroviaria mineraria a scartamento ridotto, costruita per trasportare lo zolfo estratto nella vicina miniera Respica-Pagliarello fino alla stazione di Villarosana, dove c'era «uno dei più grandi - seguita il presidente - e importanti scali-merce della Sicilia, perché si commerciava lo zolfo: 6 carichi pari e 6 dispari». Oggi per un protocollo d'intesa Trenitalia trasporta i passeggeri, mentre

«ha dato in affitto alla nostra associazione - a parlare sempre David - il vecchio scalo-merci non più attivo: qui c'è il museo, dove si paga un biglietto simbolico per poter sopravvivere, perché paghiamo l'affitto». Nel museo attraverso antichi oggetti si conserva la memoria dei villarosani nelle 3 anime che nella storia hanno segnato Villarosana. Da un lato il centro ennese con la sua prima e primaria attività, l'agricoltura di grano, mandorle e olivi, dalla fondazione nel 1761, quando fu riedificata per volontà del duca **Placido Notarbartolo** con "licentia populanti", il consenso sovrano del tempo, su preesistente casale Bombinetto, con nome in onore dell'autrice del piano regolatore, tal **Rosa Ciotti**. Poi per Villarosana dall'800 ci fu un periodo di grande fioritura economica con la scoperta della miniera di zolfo; da qui il volto industriale del paese impresso in oggetti, traccia d'arte mineraria. Infine «con il metodo Frisch americano le nostre miniere non erano più competitive e chiusero: dagli anni '50 moltissimi migrarono al nord e in Belgio, Germania e Francia soprattutto». Sono 2500 i reperti, donati dai «cittadini e dagli emigranti legati al museo e al paese, tutti rigorosamente catalogati dalla Soprintendenza ai Beni Culturali di Enna e restaurati soprattutto da me - precisa David - e dai soci: 15 membri, emigranti, disoccupati, minatori in pensione, amanti della cultura ferroviaria, sostenitori a Roma d'origini siciliane». Così sui 9 vagoni «come le 9 province siciliane: nel 1° c'è un presepe artistico; nel 2°, 3° e 4° oggetti di vita contadina e artigiana, tra stadere, setacci, e antiche macchine per cucire con pedale, e la ricostruita camera da letto del barone Deodato, della famiglia di proprietari di siti minerari e feudi; nel 5° e 6° arte mineraria con vagoncini, pani di zolfo e riprodotto l'ingresso in miniera; il 7° all'emigrazione con valige, biglietti, foto degli emigrati; negli ultimi 2 oggetti del mondo dei treni, dai segnali ai cappelli alle lanterne». Infine, declinato in tutte le sue varianti il viaggio in treno, non solo come piacere, come sofferente distacco per paesi lontani, ma anche come simbolo di partenza senza ritorno o con la morte nel cuore per le atrocità della deportazione: è stato scelto questo treno, perché in uso per deportare gli ebrei da Roma a Trieste alla risiera di San Saba e poi «per portare a casa gli sfollati: 2 vagoni erano qui e gli altri a Imera, abbandonati».

STRATEGIE

L'abbinamento con Villapriolo

VILLAROSA. «Ogni anno facciamo circa 6-7000 turisti, prima 12000, il calo è per la crisi ma contiamo di recuperare con l'abbinamento treno museo e case museo di Villapriolo», spiega il presidente **Primo David**. Difatti, altro partner dell'associazione è la Sais Autolinee, «di cui ci fidiamo per i severi controlli, gli autisti in divisa che guidano piano a far ammirare il panorama: con il suo bus-navetta portiamo i turisti a Villapriolo». Qui, a 7 chilometri dal centro, ci sono le case museo, ovvero la casa dello zolfataio, quella "du jurnataru", il lavoratore giornaliero nei campi, quella "du miricanu", l'emigrante, quella del grano e il baglio, dove restaurati dai soci ci sono un trattore con la trebbia del 1937 e un forno dell'800, e la bottega del ciabattino. E l'associazione (www.trenomuseovillarosana.com) punta «timidamente a recuperare

la miniera Respica di cui c'è la via operaia, l'ingresso con le scale: ancora non c'è vincolo della Soprintendenza», aggiunge David. Da visitare lungo la linea ferrata, il Cimelio delle acque, mentre a Villarosana, con un accordo con il comune, il museo della memoria presso l'ottocentesca villa Lucretia del barone Deodato con costumi, suppellettili, stampe e foto del tempo, e in un balcone una lapide a testimoniare che Garibaldi ne fu ospite. Che, gestito dal comune «con lavoratori socialmente utili, è però aperto dal lunedì al venerdì solo di mattina e in alcune ore, e mai nei giorni festivi», evidenzia David. Infine, un accordo con la Circumetnea, che, circumnavigando l'Etna, porta in treno dallo zolfo delle miniere ennesi alla lava del vulcano. Il tutto nell'ambito di un'operazione di valorizzazione del territorio, «perché siamo convinti che per molti siciliani la Sicilia sia un'isola sconosciuta, soprattutto per i giovani, per cui facciamo viaggi con le scuole, ma anche per la 3ª età», conclude il presidente. (M.T.S.)



Primo David