

Storie di famiglia

«Migliorò la vita della comunità con un'idea semplice ma geniale»

«La biografia di Peppino Schembari e dell'azienda di autolinee da lui fondata insieme ai fratelli nel 1946 è come una finestra aperta sulla storia di una comunità, quella di Chiaramonte», commenta Chiara Ottaviano, fondatrice e anima dell'Archivio degli Iblei, che si occupa del recupero delle storie delle famiglie e insieme di quelle del territorio. «Emblematica è la fotografia del funerale di don Peppino nel 1956, con tutto il paese in corteo. In anni che precedevano la motorizzazione di massa, le autolinee dei F. Ili



Schembari avevano in effetti cambiato, migliorandola, la vita quotidiana di un'intera popolazione. Se le corse regolari consentivano ai braccianti ingaggi più convenienti sul mercato di Francofonte, agli studenti davano la possibilità di frequentare gli istituti superiori di Ragusa senza essere obbligati al trasferimento in città. Le corse straordinarie poi permettevano alle famiglie contadine di partecipare con più facilità alle principali feste del paese, rompendone così l'isolamento». «Gli autobus - conferma Schembari -

permettevano non solo di spostarsi, ma di trasportare anche le merci, di intensificare i rapporti d'affari. Era consuetudine vedere i lavoratori che ogni mattina salivano perfino sul tetto dell'autobus, aggrappati a una cerata, per raggiungere i campi di Francofonte. Era un mondo semplice. Poiché andavano "verso Nord" in paese li chiamavano "Torinesi". Per loro venne istituita una corsa speciale il sabato, perché potessero tornare alle famiglie».

A. C.

Quando Peppino Schembari passò dal carretto al pullman

Primo di nove fratelli tutti maschi, inventò la prima autolinea iblea

IL NIPOTE. a. c.) «Il destino delle quattro ruote - dice Peppino Schembari - è toccato solo a me, come il nome di mio zio. Io ho una collezione di auto d'epoca, e continuo così la tradizione. Ma a Chiaramonte non è rimasto quasi nessuno della famiglia. La seconda generazione, più scolarizzata della precedente, è sparsa per l'Italia. Anche mio cugino Giovanni, che secondo i piani avrebbe dovuto prendere le redini dell'azienda e che per questo fu mandato a studiare ingegneria a Torino, contando sul sostegno di suo padre e di uno degli zii, alla fine si innamorò e si sposò al nord, mandando in fumo i piani».



AMELIA CARTIA

E dire che da queste parti la situazione dei trasporti appare inguaiata adesso, nel 2015. Con i treni che non partono, con le autostrade che ci crollano sotto i piedi, con gli aeroporti che ci mettono decenni a decollare e appena prendono il volo sembra sempre che stiano per precipitare.

Eppure ci sono stati tempi peggiori, ed era appena ieri. Appena ieri, i manovali e i contadini, al lavoro ci andavano a piedi. Da un paese all'altro della provincia: una camminata lunga ore. Appena ieri, gli studenti dei paesi montani, se volevano andare a scuola dovevano pagare una pensione nel capoluogo, o nella città della Contea. Appena ieri, era il dopoguerra.

E nel dopoguerra si iniziava a ricostruire. A costruire dal nulla, a sperare. Dal nulla era partito Peppino Schembari, primo di nove fratelli, tutti maschi, nato nel 1900 in una famiglia di calessie-

FOTOSTORY.

Peppino Schembari in sella ad una moto, tra le prime a circolare in provincia, con il fratello minore sul sellino posteriore. A destra durante i funerali che si svolsero nel 1956 a Chiaramonte e a cui partecipò tutta la comunità. In alto, in primo piano,

ri, che s'inventò una piccola rivoluzione. Cominciò a trasportare cose e persone in autobus: a lui si deve la prima linea della provincia, la Fratelli Schembari.

«Una storia d'altri tempi», la definisce il nipote, Peppino anche lui, che l'ha raccontata all'Archivio degli Iblei. «Mio zio - continua - era un sognatore: ha avuto un'idea e l'ha realizzata, in primo luogo per dare un futuro ai suoi otto fratelli, nei confronti dei quali sentiva una forte responsabilità».

Uomo dotato di grande carisma e generosità, Don Peppino venne insignito nel 1954 del titolo di "Cavaliere delle Repubblica", per spegnersi poco dopo, nel 1956. L'azienda resse ancora per un paio di decenni guidata dal fratello di Peppino, Vito, e dall'amico di famiglia, Nini Scarso. Tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80 l'azienda conobbe un momento di crisi profonda, dalla quale non si riprese e, come racconta Giuseppe Schembari nella sua nota «come nel



più classico dei romanzi, quella bella avventura d'impresa fu consegnata definitivamente alla storia dopo aver garantito a generazioni di studenti chiaramontani la continuazione degli studi nelle scuole superiori a Ragusa ed ai lavoratori maggiore mobilità ed opportunità di lavoro».

Un capitale iniziale ingente, ottenuto sulla parola, come si poteva ancora fare quando la parola era onore, e un'idea imprenditoriale: collegare, lui che era figlio di carrettiere, dunque nato e cre-

Generoso. Partì con un prestito, e non dormì fino a quando non l'ebbe ripagato

sciuto sulle quattro ruote, la stazione ferroviaria di Chiaramonte con il capoluogo. E, addirittura, con Catania.

«Negli anni '40 - ricorda ancora Schembari - mio zio lavorava nelle scuderie della famiglia Cultrera di Montebello, i più in vista del paese di Chiaramonte. Furono loro a finanziare la sua idea, facendosi garanti per lui presso la banca rurale di Maria Santissima di Guli per un prestito di tre milioni di lire. Una cifra enorme per l'epoca, e anche un enorme atto di fiducia e di generosità nei confronti di un dipendente. Lui con quei soldi comprò i primi autobus, e fondò la ditta: per tre anni però non riuscì a dormire, per la preoccupazione di non poter mantenere l'impegno preso. Erano quei tempi in cui valeva quella che io definirei "economia della solidarietà": un tempo che non è più, e che era era fondato sul valore della parola e dell'onore. Se mio zio non avesse potuto ripagare il debito non sarebbe più uscito di casa

per la vergogna».

E invece ci riuscì eccome, e fece un giro d'affari che gli consentì di dare lavoro a quindici dipendenti, e di mantenere all'interno della ditta anche i fratelli, sua prima preoccupazione.

«Don Peppino - ricorda ancora il nipote - fece poi lo stesso con altri amici, si "sdebitò" con la buona sorte che aveva avuto, e anche loro come fece lui restituirono il prestito ottenuto. Era una persona generosa, ma anche molto rigida: all'interno dell'azienda tutti avevano uno stipendio, compreso lui. E quando qualcuno dei fratelli chiedeva più soldi, non mancava di ricordare a tutti da dove venivano, e quanti sacrifici era costato mettere su l'azienda. Quando mio zio chiese più soldi per mantenere il figlio all'Università, lui semplicemente rispose che se non poteva permettersi di avere un figlio dottore, ne avrebbe avuto uno calessiere, come il nonno, e sarebbe andato bene lo stesso».

Una mentalità concreta, che però forse non riuscì a infondere a familiari e dipendenti: negli anni '70 e '80, la Fratelli Schembari iniziò a perdere terreno, fino a che nell'84 non dovette cedere il bene più prezioso, ovvero le tratte alla più giovane Ast.

«L'azienda - ricorda con rammarico Schembari - che aveva cambiato la mentalità e le abitudini della provincia, permettendo a tutti cose che a noi sembrano ormai scontate, come raggiungere Catania in poche ore, come sposarsi al Santuario di Guli senza doverlo raggiungere a piedi, o come poter usufruire davvero del diritto allo studio, accorciando le distanze tra gli alunni e le scuole, finì anzitempo. Per mancanza di visione imprenditoriale, per scarsa lungimiranza, per una certa opposizione al nuovo, al turismo: che secondo mio zio Vito, alle redini dell'azienda dopo la morte di Peppino, rischiava di rovinare le macchine».

Gli autobus e le tratte vennero cedute, insieme al sogno di Peppino. Per lire una.

il programma

Ricchissimo il programma di eventi che fanno da contorno al festival: giovedì 24 settembre dalle ore 18 mostre ed estemporanee al Prima Classe e dalle 22,00 concerto #sottoilmuro dei w/Gentless3 e dei Da Black Jezus. Venerdì 25 pomeriggio dedicato ai laboratori, uno per bambini, curato dal catanese Poki, l'altro per adulti, dedicato alla serigrafia e curato da Teatro Mediterraneo Occupato, e in serata concerto dei Colle Der Fomento,

L'ORGANIZZAZIONE. Il festival è pensato e strutturato dalla casa di produzione Extempora e dall'associazione culturale S/Oggetti Negativi, ed è stato accolto con entusiasmo dall'assessore alla cultura del Comune di Ragusa Stefania Campo, che insieme all'amministrazione comunale ha sposato e sostenuto il progetto fino alla sua realizzazione.

introdotti da Soulcé & Teddy Nuvolari e seguiti dai dj set di Il Dodo e Manja Fayah. Sabato 26 aperitivo serigrafico a piazza San Giovanni. Infine, il 27 settembre, a opere ultimate, il festival si concluderà con un picnic urbano e con la presentazione del libro "Graffiti, poetiche della rivolta" di Marcello Faletta e un momento di dibattito con varie associazioni culturali sui temi dell'arte, degli spazi sociali e dei beni comuni. Programma e informazioni su www.festiwall.it

A. T.

Se la città si riappropria di se stessa, è FestiWall

L'evento. Al via oggi il primo festival di street art: cinque artisti internazionali per cinque pareti di Ragusa sud

ANNA TERRANOVA

Se solo questi muri potessero parlare! A Ragusa parleranno eccome oggi fino a domenica in occasione del FestiWall, il festival di street art voluto e promosso dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Ragusa, dalla casa di produzione Extempora e dall'associazione culturale S/Oggetti Negativi, nel quartiere Sud della città, fuori dal centro storico e lontano da chiese e palazzi tardobarocchi tutelati dall'Unesco, in una zona molto frequentata dai Ragusani, piena di attività commerciali, luoghi aggregativi ed edifici pubblici. Sono cinque le grandi pareti destinate a diventare tele su cui i cinque street artists, tutti di fama mondiale, daranno vita alle loro composizioni sotto lo sguardo, senz'altro attentissimo, dei visitatori. La street art, nata dal writing, le illegali scritte sui muri con finalità provocatorie, ed evolutasi sempre più verso complessi insiemi figurativi tutt'altro che improvvisati, trova ormai sempre più attenzione nella critica internazionale, che considera suoi punti di forza l'immediatezza del messaggio e la democratizzazione della fruizione. Non più scritte ma figure, senz'altro più dirette e leggibili, per le nuove correnti "street" che tuttavia mantengono quella voglia, un tempo imposta dai writers, oggi invece inco-



raggiata dalle amministrazioni, di parlare con tutti in quello che è il luogo di tutti, la città stessa.

Moneyless, visual artist milanese, giocherà con la ripetizione e la sinuosità di seducenti e rigide forme geometriche, alternando forte astrattismo a cruda espressività su una delle pareti della biblioteca comunale. Su un palaz-

zo poco distante sarà Daniel Eime, portoghese, a dare forma ed espressione al proprio stile dichiaratamente scaturito dalla fotografia, da cui trae note di stretto realismo. Altro edificio pubblico, dopo la biblioteca affidata alle mani di Moneyless, sarà quello della Protezione Civile, che vedrà scatenarsi creatività e padronanza tecnica di Millo, artista ita-

Gli organizzatori della manifestazione scartano pacchi di colori, spray, vernici e rulli che saranno usati dagli artisti

liano che dopo tappe in tutta Europa, porterà il suo stile pulitissimo, attento al dettaglio ma influenzato dal mondo del fumetto, a Ragusa. Questi i tre che daranno il via al festival nel pomeriggio di oggi, seguiti domani da Pixel Pancho, street artist di Torino che, incuriosito dal dialogo tra umano e meccanico, apporrà le sue suggestioni robotiche e i suoi uomini fatti di ingranaggi su una parete di fronte al Prima Classe, uno dei locali più frequentati di Ragusa. Ultima ma solo in ordine di tempo, sarà la polacca Natalia Rak a chiudere il quintetto mercoledì, animando uno degli edifici che si affacciano sul campo di calcio più frequentato di Ragusa, con uno stile onirico che risente della sua esperienza da illustratrice. Una "chiamata alle arti" è stata definito l'evento, ma non meno un invito ad aprire gli occhi su una città che spesso sembra essersi rassegnata al brutto al punto da non riuscire più neanche a notarlo.

Lo spirito del progetto è quello di riqualificare una zona periferica, trasformandola in un museo a cielo aperto, inserire Ragusa in un circuito artistico di larghissimo respiro ma soprattutto sensibilizzare l'opinione pubblica e invitare tutti a riguardare e impossessarsi del luogo in cui si vive, partendo da alcuni dei luoghi più frequentati dalla città. Aprire gli occhi insomma, con arte.