

*Numero del Repertorio 258. Regno d'Italia. Il giorno Diciannove Dicembre Milleottocentosettantadue, innanzi a me Notaro e testimoni [...] si sono costituiti il Commendatore Signor Domenico Peranni figlio del fu Generale Signor Francesco, nella qualità di Sindaco del Municipio di Palermo [...] e la Signora Marianna Prestipino in Milo Marchesa di Campobianco, figlia del fu Giovanni, e il Signor Francesco Milo Barberini, Marchese di Campobianco, del fu Cesare [...] entrambi domiciliati in Palermo in Corso Calatafimi [...]*

*Dichiarano i Signori coniugi Milo che si possiede [...] un prospetto di terrazzo sito in questa città fuori Porta Nuova, di fronte il Giardino cosiddetto di Giamberlingo, della estensione di metri diciotto circa, e confinante da mezzogiorno con il Corso Calatafimi, al cui livello stradale è molto sottomesso, da tramontana con l'orto della Signora Oliveri vedova Agneto, muro mediante, da oriente con le case del Signor Civilletti, e da ponente con le case della medesima Signora Marchesa, le quali prospettano nel predetto Corso.*

Inizia così l'atto del notaio Giacomo Lioni che, ormai quasi quindici anni fa, andammo a consultare (ne ringrazio l'amico Emanuele Nicosia) presso l'Archivio Notarile, incuriositi da una lapide posta sul fianco di un edificio a Piazza Indipendenza: "Con atto del 19 dicembre 1872 presso il notaio Giacomo Lioni il Comune di Palermo acquistò la *servitù altius non tollendi* su l'area circoscritta tra i fabbricati Civilletti e Milo". Ma a spronarci nella ricerca non fu la curiosità archivistica, bensì quella architettonica: ci troviamo, infatti, in uno dei luoghi ogni giorno più problematici della viabilità palermitana, e conoscerne la storia è veramente emblematico.

E con questo stesso titolo pubblicammo un primo articolo sul numero "zero" di *Per*, del 2001. Dopo diciassette anni, la situazione dell'ambito è ancor più peggiorata e complessa.

Torniamo al 1872. Presupposto dell'acquisto della servitù fu l'essersi scoperto "che la detta Signora Marchesa voleva ivi far delle edificazioni, con il che si sarebbe tolta la vista della dietro stante campagna" per cui "la Giunta Comunale dietro i reclami di diversi cittadini e dietro l'analoga deliberazione del Consiglio Comunale presa nella seduta del diciannove



settembre milleottocentosettantadue... espropriava il detto terrazzo per esigenza di pubblica utilità onde mantenere la vista anzidetta". Stante ciò, la "Signora Marchesa proponeva al Signor Sindaco che volentieri si sarebbe prestata a costituire in uso al Municipio la servitù altius non tollendi nel detto terrazzo... ed a lei si consentisse di fabbricare sino al livello della strada anzidetta: con il che il Comune avrebbe conseguito lo scopo suo, e la Signora Marchesa non sarebbe privata di fare edificazioni basse in quella località". Una reciproca utilità, quindi, per cui "la presente costituzione di privilegi è convenuta per lo prezzo di Lire Duemilla, quale il predetto Sindaco si impegna a pagare alli detti coniugi entro il termine di giorni otto da oggi".

La lapide che cita l'istituzione della servitù

1 - Via che Carmelo Piola nel suo *Dizionario delle strade di Palermo preceduto da una corsa per Palermo e i suoi dintorni* del 1870 dice debba il suo nome alla colonna che nel 1612 "destinata al magnifico tempio di San Giuseppe dei Teatini... giunta in questa via si ruppe e perciò fu abbandonata"



Il Cortile Criscione prima dell'inizio dei lavori del Passante ferroviario, anno 2000

Siamo, ormai, a centoquarantasei anni dalla stipula dell'atto e dalla "apposizione" dell'antesignano vincolo paesaggistico su quello che doveva essere uno dei panorami più belli della città, una distesa di coltivazioni che seguitavano a perdita d'occhio sulla depressione del Papireto e di Danisinni, attraverso l'antica Via Colonna Rotta<sup>1</sup> e la recente Via Imera (1968), e che conduceva lo sguardo sino a Monte Pellegrino. Sempre nel Dizionario è citato il "Cortile Criscione - Mand. Molo. Fuori Porta Nuova a destra prossimo alla via de' Cappuccini (Propr. Priv)". Il "Cortile" è oggi solo una ripida rampa, una "terra di nessuno", verso la Via Imera, come la gradinata della "Discesa a Colonna Rotta" e la "Via Casamirra" che collegano l'acrocoro di Piazza Indipendenza con la bassura dei Danisinni.

Guardando verso Monte Pellegrino, Via Imera è costeggiata dalla copertura del percorso ferroviario e dalla vasta area di cantiere del "Passante Ferroviario", da alcuni edifici incompiuti, dai campi di calcio "Papireto", e conclusa dal "punto interrogativo urbanistico" che è la Via Giovanni Mosca: "Nello stralcio di variante

al piano del 1894, redatto dall'Ufficio Tecnico del Comune nell'aprile del 1936... era incluso... già da allora, l'inizio del tracciato della Via Imera e dell'attuale Via G. Mosca, che doveva (e ancor oggi dovrebbe) collegare le Piazze Peranni e Cappuccini"<sup>2</sup>.

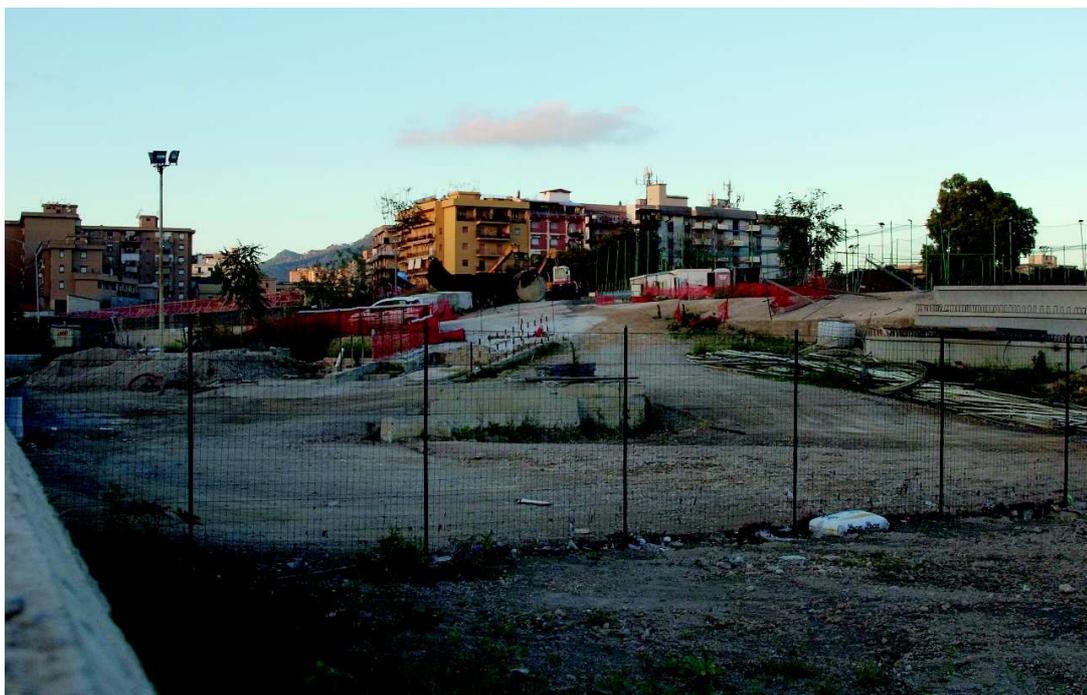
Nella *Relazione Generale al Piano Regolatore Generale di Palermo*<sup>3</sup> è ancora tracciato il prolungamento della Via Imera, richiamato a pagina 62 della *Relazione generale Centro Storico. Ppe*: "la strada attrezzata è portata in galleria da Via Colonna Rotta a via Re Ruggero, e nell'ampia area fra via Imera e Corso Alberto Amedeo [...] si può realizzare un parcheggio scambiatore per servire la parte occidentale della città murata [...] di servizio a metropolitana, tram e bus navetta e capace di 570 posti auto". Della "strada attrezzata portata in galleria", credetemi, ne sentii parlare mio nonno, ingegnere, come progetto a cui aveva lavorato negli anni '30 del secolo scorso (lo stralcio di variante del '36 sopra ricordato).

Ma nel medesimo testo del 2000<sup>4</sup> è prospettato "l'abbandono dell'ipotesi della circonvallazione intermedia, con il sottopasso da Via Colonna Rotta a Via Brasa, sostituito dalla nuova stazione metropolitana

2 - V. Cammarata, *Architettura e opere pubbliche a Palermo negli anni della ricostruzione 1943-1962*, Palermo 2013, p. 15

3 - Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo, 2000

4 - A pagina 73, stavolta della "Relazione Generale al Prg"



L'area del cantiere del Passante ferroviario su Via Imera, oggi

ferroviaria di Papireto (sostitutiva della progettata stazione di Palazzo di Giustizia) in corrispondenza dell'area del Papireto attrezzata con un parcheggio". Nello stesso testo si prevede anche "nella depressione di Denisinni, in collegamento con la tangenziale ovest" il posteggio più grande della città (esclusi quelli sulla circonvallazione), con ben 2400 posti auto: d'altronde l'acqua della "fonte dei daini" non si attinge più da quasi cinque secoli.

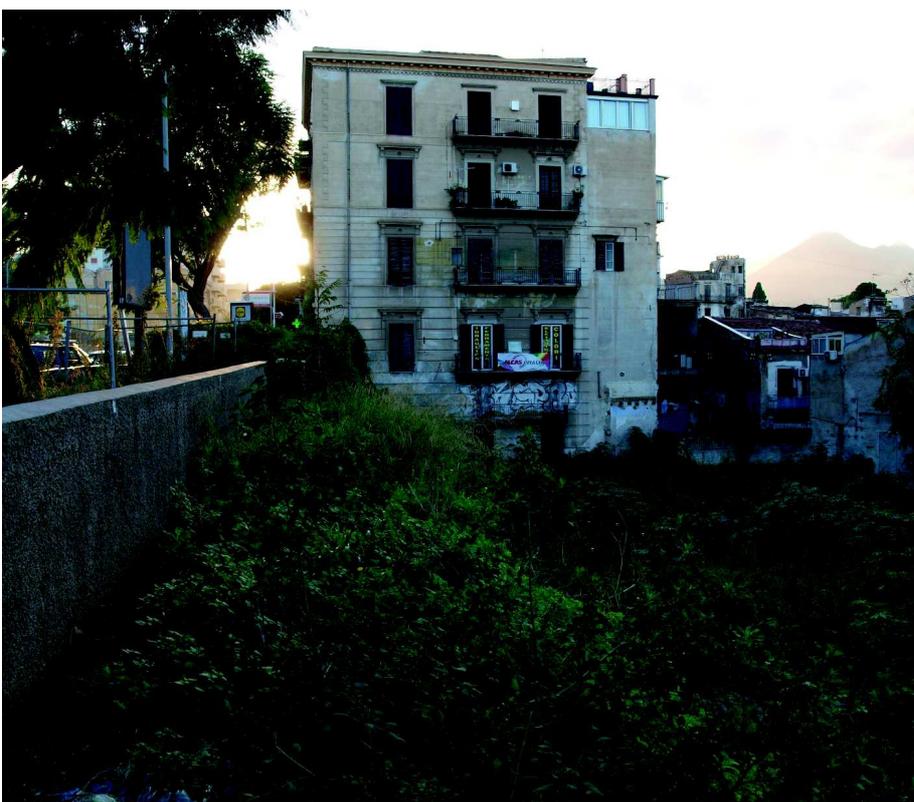
Sedici (16!) anni fa alle nostre segnalazioni per il degrado del Cortile Criscione rispose, dalle pagine de *La Repubblica*, l'allora Sindaco: "l'Amia ne effettua regolarmente la pulizia. La zona, purtroppo, viene utilizzata come discarica abusiva ed è una di quelle censite e tenute sotto controllo". E concluse dicendo che "richiederà un po' più di tempo la sistemazione definitiva [...] subordinata a tre grandi opere", cioè l'emissario fognario sud, i lavori per il passante ferroviario e la creazione di un grande collegamento viario per "l'attraversamento del centro storico in galleria che si allaccerà al prolungamento di via Imera passando sotto piazza Indipendenza per collegarsi con via Basile."

Riepiloghiamo: nel 1872 si compra la servitù, nel 1894 si ipotizza uno stralcio di variante, nel 1936 se ne fa il progetto, nel 2000 si vuole sempre fare la galleria

con parcheggio... capace di 570 posti; undici pagine dopo si cambia idea, per non realizzare più il "sottopasso" e sostituirlo con una "nuova stazione metropolitana ferroviaria di Papireto" che ne sostituisce un'altra ancora (Palazzo di Giustizia) e trasformare la "depressione di Denisinni nel posteggio più grande della città, con ben 2400 posti auto". Due anni dopo il Sindaco ci assicura di nuovo che un grande collegamento sotterraneo eliminerà il traffico nel centro storico. Nel 2008 si avvia il cantiere del "Passante Ferroviario", e si stravolge tutta l'area. Nel 2016 si chiude al transito automobilistico Porta Nuova, deviando così su Corso Alberto Amedeo ogni flusso veicolare.

Oggi un unico serpente di automezzi di ogni dimensione si snoda costantemente da Piazza Vittorio Emanuele Orlando a Corso Tukory e viceversa, passando appunto per Corso Alberto Amedeo e Piazza Indipendenza.

Delle vicende dell'emissario fognario sono prova i costanti allagamenti del "vallone di Via Imera", con case inondate e interventi dei Vigili del Fuoco, e dei lavori del "passante ferroviario" nessuno sa che fine faranno. Nel sito internet di Reti Ferroviarie Italiane, alla voce "Linee-Stazioni-Territorio" troviamo informazioni su Il passante/nodo Palermo. La nostra zona è quella della Tratta "A":



Il Cortile Criscione prima dell'inizio dei lavori del Passante ferroviario, anno 2000

Palermo Centrale/Brancaccio - Notarbartolo. L'intervento, che si sviluppa per 8,5 km complessivi, prevede il raddoppio del binario (per circa 6,5 Km) dalla Stazione di Palermo Centrale alla Stazione di Palermo Notarbartolo, sulla linea Palermo-Piraineto-Trapani-Punta Raisi, ed il raddoppio della bretella "Palermo Brancaccio-Bivio Oreto". L'intervento di raddoppio comprende la ristrutturazione del piazzale della Stazioni di Palermo Centrale, la ristrutturazione del piazzale della Stazione di Palermo Brancaccio, l'interramento della Fermata Vespri e l'adeguamento della Stazione Orleans. È inoltre prevista la realizzazione di 5 nuove fermate: Roccella, Maredolce, Guadagna, Papireto e Lolli. Tra le opere più importanti di questa tratta, la galleria Vespri-Notarbartolo, lunga circa 3,5 Km per il binario pari e 3,2 Km per il binario dispari. Questa galleria è costituita dalla sequenza di due tratte: una prima tratta Vespri-Orleans a singola canna con sede a doppio binario, che comprende le fermate interraste Vespri ed Orleans, ed una successiva tratta Orleans-Notarbartolo in cui sono comprese le fermate Papireto e Giustizia (*ma questa fermata "Giustizia" non era già stata eliminata nel 2000???*) su due canne separate".



Reti Ferroviarie Italiane, committente dell'opera, il 22 marzo 2018 ha dichiarato che "Restano da superare, per il completamento dell'intera opera, gli imprevisti legati alla costruzione di circa 60 metri di galleria all'altezza di vicolo Bernava, che comporta la necessità di abbattere alcuni edifici", mentre qualche settimana fa (19 ottobre) le organizzazioni sindacali hanno comunicato "l'avvio delle procedure di licenziamento da fine ottobre, per tutti i 216 dipendenti [...] Con la fine dei lavori, le opere incomplete saranno diverse: la realizzazione delle stazioni Belgio, Imera, Lazio, Capaci, gli impianti tecnologici, il binario nella galleria di via Notarbartolo e 60 metri di galleria in vicolo Bernava".

Sembra proprio, in sintesi, che l'antico Piano di Santa Teresa, Piazza Indipendenza dall'unità d'Italia, sia sempre più destinato a dover perdere connotazione e memoria, benché dominato dalla mole della Porta Nuova e del Palazzo Reale, per trasformarsi in un moderno "svincolo" al servizio dell'enorme numero di automezzi che a qualunque ora lo assedia, assicurando inquinanti, atmosferici e acustici, per tutti, come i dati del "Rapporto annuale sulla qualità dell'aria", rilevati anche a Piazza Indipendenza, dimostrano. [•]