

Lo svincolo di Santa Teresa

Giuseppe Scuderi

Il restauro del "Cippo itinerario" a Piazza Indipendenza, portato a compimento dalla Fondazione e presentato alla città il 31 maggio, è un ulteriore tassello nel nostro interesse per la sorte dell'antico piano di Santa Teresa, dal 1860 dedicato alla "indipendenza", come ricorda l'obelisco posto al centro della piazza.

Un altro tassello ancora è il restauro di almeno una parte dell'antica "Posta delle Carrozze", di cui si legge in queste stesse pagine a firma dei progettisti, edificio la cui sorte è emblematica del metodologico disinteresse storico dei cittadini e delle istituzioni. Per la seconda volta in pochi anni l'edificio è stato sottoposto a sequestro da parte del Nucleo tutela patrimonio artistico dei vigili urbani su disposizione della magistratura (v. Repubblica del 21 maggio), che ha "disposto la chiusura degli edifici commerciali ricadenti nell'area" (tutti invece regolarmente aperti) e "denunciato i proprietari del palazzo".

Di fronte alla "Posta delle Carrozze" continua tranquillamente la "sosta delle auto", sul marciapiede e tra le aiuole lungo il bastione di Palazzo Reale (all'entrata della "Cavallerizza di Presidio") o appiccicate, letteralmente, alla "Porta Nuova", proprio dove potrebbe realizzarsi un "passaggio pedonale" (si veda questa ipotesi nel recente testo *Palermo Città ospitale* di Fausto Provenzano, edito dal

Rotary club di Palermo).

Nulla di nuovo per il Cor-tile Criscione, già oggetto di un nostro scritto (v. *per* n. 0) e dell'impegno del Sindaco (ormai da oltre un anno, v. Repubblica del 6 agosto 2002) per la manutenzione ordinaria, ma la cui sorte generale, diceva lo stesso Sindaco, è però "subordinata a tre grandi opere: il sistema fognario sud, il passante ferroviario e un grande collegamento viario - l'attraversamento del centro storico in galleria": ho detto ai miei figli di ricordarsi di informarne i loro per seguirne le sorti, qualora i tempi fossero lunghi...; qualche più frequente intervento di pulizia è stato attuato, ma significativo del modo di intervenire è che anziché rimuovere il pericolo di crollo del muretto si sia transennato, con un robusto *guardrail* autostradale il marciapiede, peraltro interamente e tranquillamente occupato dai gazebo dei venditori di giocattoli e bandiere.

Ha nel frattempo ripreso i suoi storici allagamenti il "vallone" di Via Imera, nell'attesa che i sondaggi geologici ne confermino la fattibili-



tà della sua destinazione a maxi parcheggio (forse anche per barche...), probabilmente eliminando a tal fine anche lo storico campo di calcio della Società Sportiva Alberto Amedeo, al contrario di quanto ci hanno sempre fatto proporre nei corsi di composizione architettonica, e cioè l'unica area, ai margini del centro storico, dove era possibile allocare le "attrezzature sportive".

E, ormai definitivamente, non va meglio alla Via Re Ruggero, trasformata in asse da zona industriale. Ben vengano, sia chiaro, la metropolitana e ogni altro intervento per ridurre il caotico traffico che quotidianamente asfissia "l'unico complesso di giardini e monumenti" (v. Relazione generale al Prg, e che dovrebbe essere costituito dal Palazzo Reale, dalla Cappella Palatina, da San Giovanni degli Eremiti, dalla Chiesa di San Mercurio con i suoi stucchi serpotteschi, dalla Chiesa della Pinta, dal Parco d'Orléans e dal verde di Piazza Indipendenza e Villa Bonanno con il monumento a Filippo V), ma lo spartitraffico, le co-

perture e gli aeratori della ferrovia sotterranea dovevano essere proprio così brutti, rumorosi e olezzosi?

Non sembra andar bene neanche al nostro "Cippo", che, liberato dal ponteggio, ha ripreso la sua incontrollata funzione di posteggio e deposito di scaffalature.

Mezza buona notizia è invece il parziale ripristino del largo marciapiede di Villa Bonanno che sino al giugno scorso (vedi il nostro articolo sul numero sei di *per*) ha rischiato la stessa sorte toccata a quello nei pressi della scalinata di Palazzo Reale, reseca-tto attorno alle radici dei maestosi platani (al cui riguardo vi segnalo il bell'articolo di Giorgio Fernandez *Condannati alla stroncatura*, sul numero di gennaio-marzo 2002 de "il Pitre", Quaderni del Museo Etnografico Siciliano) per incrementare i posti auto attorno all'Assemblea Regionale Siciliana.

Una somma di argomenti, quindi, per porsi più di una domanda su come avrebbe dovuto invece operarsi, da parte di tutti i soggetti coinvolti e "competenti", dagli



estensori degli strumenti urbanistici sino ai responsabili dell'igiene ambientale, in uno spazio ben definito e fortemente connotato delle città, la parte più antica di Palermo, la "paleapoli".

Se negli scavi per il posteggio di Via Imera dovesse emergere, com'è ben probabile, qualche altro lembo di mura o di necropoli, che si farà? Se il monitoraggio degli inquinanti condotto dall'ARPA (v. l'articolo di Gianfranco Zanna sul numero sei di *per*) dimostrasse che polveri, anidride carbonica ecc, oltre noi, che prima o poi senza dubbio moriremo, condannano a morte anche il monumento a Filippo V (che già bene non sta), i mosaici di Palazzo Reale (le polveri s'insinuano, eccome), o i capitelli del chiostro di San Giovanni degli Eremiti, si riduce il traffico o si chiudono col cellophan i monumenti? Se le vi-

Nella pagina precedente e qui sopra: Palazzo Reale visto dalla via Re Ruggero, con lo spartitraffico "autostradale" e gli areatori della metropolitana. Accanto: Renata Zanca, Vivi Tinaglia, e Chiara Raineri scoprono il Cippo restaurato, oggi "deposito attrezzi". Fotografie dell'autore

brazioni della metropolitana causano un dissesto statico nelle fondamenta della Chiesa della Pinta, passiamo ai treni a levitazione magnetica?

Tanto varrà, allora, sostituire nella toponomastica il nome di Piazza Indipendenza con il provocatorio titolo che abbiamo dato a quest'articolo.

Siamo ancora lontani, è evidente, dalla "cooperazione" gestionale che non riguarda qualche divieto di transito alle auto non catalizzate o l'apertura e chiusura di un nuovo sito archeologico o museale, ma è un ben più complesso insieme di scelte, per il futuro delle città, dei cittadini che le vivono e anche delle opere, culturali o naturali, che le compongono. ■

