

– **D.R.S. n. 1561**

–
–
–



– **REPUBBLICA ITALIANA**

– **REGIONE SICILIANA**

– **Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana**

– **Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana**

– **II DIRIGENTE DEL SERVIZIO**

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTO il D.P.R. n. 637 del 30.8.1975 recante le norme di attuazione dello Statuto della Regione Siciliana in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti;

VISTA la L.R. n. 80 dell'1.8.1977, recante “Norme per la tutela, la valorizzazione e l’uso sociale dei beni culturali ed ambientali nel territorio della Regione Siciliana”;

VISTO il D.Lgs. n. 42 del 22.01.04 recante “Codice per i beni culturali ed il paesaggio” e ss.mm. ed ii.;

VISTO il D.D.G. n. 6434 del 26 maggio 2008 recante “Modalità per la verifica ex art. 12 del D.L.vo n. 42/2004, dell'interesse culturale dei beni immobili di utilità pubblica”;

VISTO il D.P. Reg. n. 723 del 17.02.2025 con il quale l'ing. Mario La Rocca è stato nominato Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana in attuazione della deliberazione della Giunta Regionale n. 39 del 14.02.2025;

VISTO il D.D.G. n. 890 del 19.02.2025 con il quale viene conferita all'architetto Silvia Occhipinti, dirigente responsabile del Servizio 3 Tutela e Acquisizioni - Pianificazione paesaggistica, la delega alla firma degli atti di competenza;

VISTO l'accordo rinnovato il 12.11.2025 tra il Comune di Monreale e il Dipartimento Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana;

VISTA la nota prot. n. 59712 del 13.11.2025 con la quale il precitato Comune chiede la verifica dell'interesse culturale, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004, dell’immobile appresso descritto, di proprietà dello stesso;

VISTO il parere prot. n. 4565 del 05.03.2026, e la documentazione di rito ad esso allegata, con il quale la Soprintendenza BB.CC.AA di Palermo, verifica l’interesse storico-artistico di alcune porzioni dell’immobile oggetto di verifica;

RITENUTO che i **prospetti su pubblica via e corte interna, le coperture e le aree dei terrazzi su via Benedetto D’Acquisto** del fabbricato correntemente inteso “Villa Savoia”

denominato “**Ex Albergo Savoia**”

provincia di **Palermo**

comune di **Monreale**

sito in **Via Benedetto D’Acquisto, n. 5**

identificato al catasto fabbricati del comune di Monreale al **foglio MU particella 2053 sub 8 C.F.** così come evidenziato con perimetrazione rossa nello stralcio mappale e nelle planimetrie catastali allegati, **rivestono interesse storico-monumentale** ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 42 del 22/01/2004 e ss.mm.ii. in quanto edificio pregevole, particolarmente rappresentativo per la storia del comune di Monreale tra fine XIX e primi decenni del XX secolo, come meglio espresso nella relazione storico-artistica allegata;

DECRETA

ART. 1)

Per i motivi espressi in premessa che qui si intendono integralmente riportati, **i prospetti su pubblica via e corte interna, le coperture e le aree dei terrazzi su via Benedetto D'Acquisto dell'immobile denominato "Ex Albergo Savoia", sito nel comune di Monreale, così come individuato nella premessa e descritto negli allegati, sono dichiarati di interesse storico artistico ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004** e ss.mm. ii. e rimangono sottoposto a tutte le prescrizioni di tutela contenute nello stesso decreto legislativo.

ART. 2)

In conseguenza del vincolo imposto con il presente provvedimento, qualsiasi attività che comporti interventi nei fronti, nelle coperture e nel sistema dei terrazzi su via Benedetto D'Acquisto deve essere preventivamente autorizzata dalla competente Soprintendenza.

ART. 3)

Lo stralcio di mappa, le planimetrie catastali e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

ART. 4)

Ai sensi del comma 7 dell'art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss. mm. ii. il presente provvedimento sarà trascritto, a cura della Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo, presso l'Ufficio del Territorio – Servizio Pubblicità Immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di tutti i successivi proprietari, possessori e detentori a qualsiasi titolo.

ART. 5)

Avverso il presente provvedimento è ammesso, entro 120 giorni dalla notifica dello stesso, ricorso straordinario innanzi al Presidente della Regione Siciliana, nonché ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio, ai sensi della L. n. 1034 del 6.12.1971 entro 60 giorni dalla data di avvenuta notifica del presente decreto.

ART. 6)

Il presente decreto verrà pubblicato ai sensi dell'art. 68 della L.R. n. 21 del 12.08.2014.

PALERMO, li 11 marzo 2026

**Il dirigente del Servizio
Arch. Silvia Occhipinti**

Identificazione del Bene

Denominazione	EX ALBERGO SAVOIA
Regione	Sicilia
Provincia	Palermo
Comune	Monreale
Località	-
Cap	90046



Relazione Storico-Artistica

Le vicende costruttive dell'Albergo Savoia risultano strettamente intrecciate alla storia della città di Monreale e al panorama culturale sviluppatosi tra la fine del XIX secolo e i primi decenni del secolo successivo a Palermo come nelle principali città europee, dove circolavano nuove idee architettoniche e urbanistiche. Dalle indagini condotte presso l'Archivio Storico Comunale di Monreale e dalle specifiche ricerche bibliografiche si evince la peculiare correlazione tra la costruzione dell'Albergo Savoia e la storia del servizio tramviario, la realizzazione della vicina Stazione e gli interventi urbanistici attuati nella zona urbana.

A quel tempo anche il centro urbano di Monreale viveva un vivace fenomeno di rinnovamento tendente a connotarne l'assetto storico consolidato: l'operato espletato dall'architetto Giovan Battista Filippo Basile, in qualità di tecnico comunale della città, negli anni 1865-1880 aveva dato un nuovo impulso alla razionalizzazione dell'assetto urbano esistente, soprattutto sotto il profilo igienico-sanitario, migliorando le insalubri condizioni igieniche dell'abitato, con la realizzazione del cimitero, dell'impianto fognario, della sistemazione della piazza e delle strade principali.

La ridefinizione dei confini della circoscrizione comunale avvenuta nel 1873, la dissoluzione della cinta muraria che aveva ormai perso il ruolo difensivo, l'abbattimento delle antiche porte San Michele e Carrubella del versante settentrionale dell'abitato, avevano costituito le premesse per un rinnovamento del centro urbano e per un volto nuovo progressista, anche attraverso l'attuazione di una nuova linea di collegamento rapido e al passo con i tempi, estesa dal confine occidentale di Palermo sino all'inizio delle pendici rocciose di Monte Caputo. Il percorso della tramvia tracciato in parte nel territorio comunale di Palermo, in parte in quello di Monreale avrebbe avuto uno sviluppo di circa 2 km; il tratto con arrivo alla Rocca, caratterizzato da notevolissima pendenza si sarebbe sviluppato attraverso il suggestivo e monumentale percorso dello Stradone di Monreale, tracciato tra la fine del XVI secolo dal viceré Marcantonio Colonna e concluso nel XVIII secolo dall'arcivescovo Francesco Testa, mentre l'ultimo tratto con ridotta acclività presentava difficoltà di accesso all'interno dell'abitato di Monreale.

A tal fine veniva preventivamente realizzata una nuova infrastruttura che avrebbe potenziato il sistema di collegamenti extraurbani: un ponte carrabile su arcate a ridosso della preesistente via Burrone, detta "la scorciatoia", che ampliava la sede stradale, definendo un percorso, la nuova via Benedetto D'Acquisto, connotata da un interessante taglio panoramico verso la piana palermitana. La realizzazione di questa infrastruttura viaria, sul sottostante impalcato a cinque arcate, rappresentava la possibilità di un collegamento veloce fra il centro urbano di Monreale e la sottostante rete tramviaria che si concludeva a Rocca di Monreale, e nell'immediato avrebbe agevolato la partecipazione all'Esposizione Nazionale di Palermo del 1891-1892.

La nuova strada di accesso a Monreale veniva realizzata nel tratto sottostante l'isolato che include l'ex Collegio dei Gesuiti di impianto cinquecentesco, comportandone nella parte sud-est la riduzione volumetrica, con sostanziale ricostruzione dei corpi di fabbrica ubicati in corrispondenza del retro della Chiesa. In ragione della realizzazione della nuova strada, verosimilmente nel 1890, gli accessi del Collegio e dei fabbricati limitrofi disposti originariamente sulla via Palermo, vengono sovvertiti e spostati su via Benedetto D'Acquisto.

Nell'intento di realizzare il servizio pubblico tramviario fra i due comuni, il Municipio di Monreale aveva stipulato nel 1887 un contratto con l'impresa Riccobono; l'incarico della progettazione e della direzione dei lavori era stato affidato all'ingegnere Alessandro Ferretti, pioniere delle funicolari italiane.

Il sistema di collegamento tramviario dipendeva dalla pendenza del percorso: un tracciato a doppio binario e trazione a funicolare in funzione della pendenza del sito del 120 per mille, un binario unico e trazione a normale aderenza nel suolo pianeggiante.

Nel 1890, in seguito ad una richiesta di contributi al Comune di Palermo, la realizzazione della linea veniva sospesa, per valutare, definire ed approvare quanto proposto dalla Commissione tecnica del Comune di Palermo. Lo stato dei lavori eseguiti al 1891 dalla Società Riccobono-Ferretti, può essere desunto da inserzioni pubblicitarie riportate in *"Italia agricola - Giornale di Agricoltura"*, direzione Ferretti e Ghizzoli (n.43, 44, 45), e in *"Giornale di Agricoltura della Rassegna-supplemento settimanale dell'Italia Agricola"* (n.19 e 20) di pari anno, con cui si rende noto che *"un Ristorante da affittare è annesso alla Stazione superiore della Funicolare di Monreale presso Palermo è pronto anche subito, e si può aprire per l'Esposizione. Locali ampi, terrazza, panorama stupendo della Conca d'Oro (...) Dirigersi in Palermo all'Impresa Ferretti"*. Si desume quindi, il completamento a tale data della Stazione, seppure ancora non funzionante, mentre alla fine di novembre il Ristorante risultava già *"messo a reddito"* dall'ingegnere Ferretti.

Inoltre, a quel tempo già si manifestava l'esigenza di costruzione di un albergo: Monreale come Palermo, assurgeva a tappa mitica dei viaggi mediterranei perché connaturava in sé il fascino dell'esotico, la proverbiale salubrità del clima, il ruolo di soglia di quel mondo arabo-normanno le cui bellezze avevano costituito motivo di richiamo, ma non offriva i vantaggi di una moderna capitale europea. Difatti, a metà del XIX secolo, la prima edizione dell'Annuario del Commercio e dell'Industria rilevava l'esistenza a Palermo di ben settanta alberghi, mentre a Monreale, verisimilmente, dovevano esistere soltanto locande, "fondachi", e "case mobiliate" ricavate, in maggior parte, dal frazionamento di antichi palazzi nobiliari siti nel centro storico, e all'occorrenza adibiti all'uso, in quanto appetibili agli stranieri per la vicinanza alle principali vie di collegamento con Palermo e a quelle territoriali. Tali *"maisons meublées"* spesso appartenevano a famiglie benestanti costrette da necessità economiche, ad affittare alcuni quartini delle loro antiche dimore, oppure legate a puro spirito imprenditoriale che consentiva di ottenere introiti. Di contro, la proverbiale ospitalità dei monasteri monrealesi che aveva offerto rifugio e assistenza ai pellegrini, con l'avvento dell'età del Lumi, mal si addiceva alla nuova fascia di utenza che rendeva Monreale città turistica dell'accoglienza, e costituiva uno stimolo alla costruzione di residenze e locande di lusso.

Per quanto riguarda le fasi conclusive della realizzazione della rete tramviaria funicolare da Rocca a Monreale, secondo quanto riportato dal 'Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate' n.37 del 14 settembre 1892, la 'commissione di collaudo' nominata dalla Prefettura composta da O.Tiby Presidente, D.Roglieri, G.Imperatori, G.Borgese e G.Biondolillo, non consentiva l'apertura della linea per ragioni di sicurezza. La sfiducia nell'operato dell'ingegnere Alessandro Ferretti, già alimentata da vicende parallele relative alla funicolare Palermo-Monte Pellegrino, era notevole e accresciuta dalle notizie del fallimento della sua impresa, riportate dalla Gazzetta Piemontese di Torino del 1893 e, come riportato da Amoroso *"tutto era insabbiato per qualche anno. Degli impresari Riccobono e Ferretti non si sentirà più parlare"*.

Alcuni anni dopo, al fine di dotare la rete tramviaria Rocca-Monreale di una adeguata stazione, nella seduta straordinaria del 22 marzo 1898 con delibera comunale *"in virtù dei propri deliberati approvati dalla Giunta Provinciale Amministrativa"*, il Sindaco, Cavaliere Antonio Leto Saputo, e i rappresentanti della Società Sicula Tranway Omnibus di Palermo, Commendatore Biagio La Manna e Cavaliere Emilio Piagrani convenivano la localizzazione di una nuova Stazione da realizzare per la funicolare in un'area in prossimità della piazza principale di Monreale. Si trattava dell'area che sarebbe derivata dalla demolizione del *"comprensorio delle casette terrane solerate descritte nel rapporto di Perizia dell'Ing. Lorenzo Polizzi"*: gli accordi prevedevano per il Comune l'obbligo del rimborso del prezzo di acquisto in dieci anni, per la Società la demolizione e lo sgombero delle case, compreso il reimpiego delle murature per la nuova costruzione. L'acquisto di tale comprensorio di case da parte della Società Sicula Tranway Omnibus per conto del Comune di Monreale era finalizzata alla costruzione di un *"fabbricato per stazione, deposito vetture, officina, uffici, abitazioni di comodo pubblico ed altro, adatto a poter concentrare il traffico dell'esercizio, e che fosse nel contempo di ornamento alla nuova via di ingresso"*. L'edificio avrebbe dovuto *"constare per lo meno di un primo e secondo piano e dalla parte della via d'ingresso D'Acquisto ed essere provvisto di un prospetto ben decorato"*. Inoltre, alla fine della durata della concessione, stabilita per un periodo di novanta anni, il fabbricato sarebbe stato devoluto al Comune di Monreale.

In verità, la necessità di individuare un'area per la costruzione della stazione tramviaria, ben si confaceva alla possibilità di rendere rappresentativa la nuova via d'accesso alla città, dove nel tratto viario già esistente, lungo



un margine della via di accesso alla piazza della Cattedrale, era stata ricavata dalla demolizione di 'catoì', lasciando inalterato il margine opposto e relegando ad un ruolo secondario l'antica via Palermo.

In analogia a modalità attuative in vigore in altre città, avvalendosi della legge sugli espropri per pubblica utilità, come a Palermo, anche a Monreale veniva perseguito il *"culte de l'axe"*, basato su concetti di regolarità e simmetria, e attuato secondo previsioni con l'esecuzione di un *"rettifilo"*, corrispondente al secondo tratto della via Benedetto D'Acquisto.

La funicolare di Monreale della Società Sicula Tranways-Omnibus era inaugurata l'11 febbraio 1900 con capolinea nel tratto della nuova strada realizzata all'estremità settentrionale del centro urbano, in prossimità dell'Albergo-Ristorante; il completamento di tale opera ne avrebbe quindi, consentito l'impiego in occasione della futura Prima Esposizione Agricola Siciliana in svolgimento a Palermo dal 26 maggio 1902 al marzo 1903, per celebrare le eccellenze agricole regionali.

Invero, il complesso edilizio della Stazione non risultava rispondente alle aspettative del Comune: il Sindaco, nella seduta straordinaria del 28 dicembre del 1900, comunicava ai cittadini, la citazione in giudizio dei rappresentanti della Società Sicula Tranwais Omnibus, con *"atto protestatorio e di mora"* del 5 dicembre 1900, per aver trasgredito gli accordi contrattuali. Difatti, trincerandosi dietro motivazioni legate all'assenza della consensualità municipale relative all'adozione della tabella orari, al prezzo del biglietto, il Municipio esprimeva il suo disappunto nel constatare che le previsioni iniziali per la realizzazione del fabbricato della stazione per *"deposito vetture, officina, uffici, abitazioni di comodo pubblico ed altro, adatto a poter concentrare il traffico dell'esercizio"* fossero state disattese, avendo la Società puntato soprattutto sulla costruzione di un ristorante *"per propria speculazione"*, lasciando *"quasi tutto il terreno rimasto libero ... cinto con un muro niente stazione, e il pubblico esposto al vento e alla pioggia, e di està sotto a raggi cocenti del sole: niente uffici, e quindi il traffico si svolge altrove, niente decorazione, perchè il muro che circonda tutto il terreno libero è tutt'altro di ornamento alla via D'Acquisto"*.

In effetti, la Società Tranwais Omnibus sembrava aver investito le proprie energie esclusivamente nelle trattative per l'esecuzione degli espropri, e nell'ambito della realizzazione della nuova stazione, aver soltanto perfezionato e concluso quanto già edificato dalla precedente impresa.

La Stazione di Monreale constava di un piccolo fabbricato in stile liberty, connotato da elementi decorativi del repertorio di Giovan Battista Basile, che richiamavano la tecnologia costruttiva del *"ballon frame"*, con cabina elettrica a servizio della linea tramviaria, dotato di servizio igienico, con caratteri simili alle soluzioni progettuali realizzate dalla stessa Società a Palermo per i chioschi della sala d'aspetto dei passeggeri, a piazza Marina. La Stazione era dotata di una rimessa per i tram sita al piano terra del fabbricato dell'Albergo- Ristorante, con accesso dalla corte recintata con un alto muro.

Relativamente all'Albergo Ristorante Savoia, la giacitura dell'edificio è in funzione del tracciato della via D'Acquisto: l'area si attesta nel tratto in cui la strada si incurva e da questa allocazione angolare deriva la geometria irregolare pressochè pentagonale della pianta dell'edificio, ottenendo un suggestivo affaccio panoramico sulla piana di Palermo in corrispondenza del versante orientale, e dal lato opposto affacci di servizio sulla corte interna della Stazione.

L'Albergo-Ristorante era caratterizzato da uno sperimentalismo compositivo, tecnologico e decorativo, tipico della fine del XIX secolo, che si manifestava sui fronti esterni, nella ricerca di un linguaggio figurativo connotativo di un costruito, oscillante fra la rappresentatività di un edificio-albergo- ristorante per un'utenza esclusiva e la rappresentatività di un edificio a servizio di una stazione tramviaria per un'utenza di massa, e rispecchiava, nella sua configurazione volumetrica, tale diversità funzionale, ora con l'austerità propria di un elegante edificio ottocentesco balconato a due livelli, con tetto a tre falde, sulla corte dell'antica Stazione, ora con l'ariosa eleganza di un edificio *"a gradoni"*, articolato da un sistema di terrazzi su diversi livelli.

L'edificio era realizzato con struttura in muratura continua portante ed ostentava le novità tecnologiche in esso applicate, quali: la realizzazione del solaio dell'ampio salone di piano terra a tutt'altezza, a copertura di una pianta irregolare, ordito con travi in ferro ad interasse contenuto, con interposte voltine di mattoni, posti a mutuo contrasto; la novità degli infissi a giorno, con roste a pieno centro, che consentivano una notevole illuminazione degli interni; l'introduzione dell'impianto d'illuminazione con luce elettrica. Inoltre l'importazione delle ultime tendenze di gusto liberty, quali l'uso delle cementine per il pavimento, con posa diagonale, caratterizzate dall'alternarsi di scacchi color avorio con occhio centrale color nero antracite; l'applicazione a parete dei lambris



lignei, che conferivano una calda accoglienza all'ambiente; la presenza dei primi arredi componibili della storia del design, come le sedie Thonet prodotte in legno di faggio utilizzate per le sedute ai tavoli del Ristorante, l'uso del ferro battuto per le elaborate grate protettive degli infissi del fronte di ingresso, per le raffinate lanterne a motivi fitomorfici a sospensione di bracci dalle sinuose volute vegetali, conferivano all'Albergo un aspetto mondano-signorile, incarnando lo spirito della Belle Epoque.

A fronte delle nuove tendenze costruttive, impiantistiche e decorative, l'aspetto formale dell'edificio era definito anche da stili del repertorio classico, quali la realizzazione nel terrazzo di primo piano, di nicchie parietali a pianta semicircolare, ornate nel catino da conchiglia, di volte con testate di padiglione a primo piano decorate; l'esecuzione di decori plastici, in particolare della fascia ornamentale in stucco con motivi di serti e ghirlande, a coronamento delle pareti del salone a piano terra e di decori pittorici, con motivi a floreali e patterns raffiguranti volatili, e con motivi a rocailles, eseguiti sulle volte di due ambienti a primo piano.

Per quanto riguarda l'intitolazione dell'Albergo-Ristorante ai Savoia, verisimilmente risale al 1902, così come riporta un'affiche curata dalla Società Sicula Tranwais-Omnibus che pubblicizzava nel carnet distribuito ai frequentatori dell'Esposizione agricola Siciliana *"la gita più interessante della Sicilia con la tramvia elettrica funicolare Palermo-Monreale...in uno stabilimento di prim'ordine, con panorama stupendo, cucina sceltissima, dotato di bar, telegrafo e telefono"*. Difatti, anche l'Albergo godeva di notorietà per la presenza dei reali a Monreale: si registrava la presenza nel 1902 del re Vittorio Emanuele III e della regina Elena, nel 1904 dell'imperatore di Germania Guglielmo II Hoetzollern con la consorte, nel 1907 dei reali di Inghilterra Edoardo VII e Alessandra, accompagnati dalla figlia Victoria e dal loro seguito.

Si ricordano altri eventi di particolare rilievo collegati al Ristorante Savoia e alle sue rinomate terrazze: la "Prima Coppa Panormitan" organizzata nella primavera del 1904, in occasione dei festeggiamenti di Vincenzo Florio per il varo della "Caprera" ai Nuovi Cantieri Navali di Palermo. Disputata nella salita Palermo-Monreale, era una gara di velocità a cronometro in cui fecero bella mostra di sé una serie di auto: Mercedes 60, 90 e 120 CV, Berliet 22HP, Florentia 9HP, Audax 6HP, Isotta Fraschini, Renault 24 HP, FIAT 24 HP, ITALIA 90 HP, De Dion Bouton 8 HP, guidate da diversi notabili abbienti di allora. Per seguire la gara, furono allestite alcune tribune a Palermo, in corso Calatafimi, altre a Monreale, e le terrazze del Ristorante Savoia furono le migliori postazioni per assistere alla vittoria del conte Maiorca.

Laconica, ma essenziale, era la recensione riportata nel 1919 nella Guida d'Italia del Touring Club sul Ristorante Savoia, espressa sinteticamente con: *"buono, con terrazzo, appena prima della fermata del tram"*, in particolare la dotazione dei terrazzi lo distingueva dagli altri alberghi-ristoranti in Monreale, nonché la posizione strategica, in prossimità di un nodo di trasporto pubblico.

Alcuni anni dopo la funicolare Rocca-Monreale, come la rete tranviaria urbana di Palermo, con Decreto Reale del 28 novembre 1926 n.2330, era ceduta dalla Società Sicula Imprese Elettriche (S.S.I.E.) alla Unione Trazione Elettrica e Trasporti della Sicilia (U.T.E.T.S.) sulla base di due atti del 12 gennaio 1923, in Notar Federico Guasti da Milano.

Ad inizio degli anni Quaranta, in previsione dell'attivazione del servizio filoviario della linea Palermo-Monreale che avrebbe soppiantato la rete tramviaria-funicolare, il 28 giugno 1941 era stipulato in Notar Dottor Antonino Leto da Monreale l'Atto di permuta tra l'Ingegnere Lo Presti Stefano, Direttore Generale e Consigliere delegato della Società Anonima Siciliana Trasporti e il Comune di Monreale, rappresentato dall'Avvocato Salvatore Greco.

Nella nota di trascrizione di tale atto, depositata in Conservatoria dei RR.II. il 6 agosto 1941, era riportata la pattuizione stabilita fra il Comune di Monreale e la Società Anonima Siciliana Trasporti:

- con l'attivazione del servizio filo-viario *"sarebbe cessata da parte della Società l'occupazione gratuita del tratto di strada di proprietà del Comune che prima della concessione serviva come accorciatoia"*, quindi *"la Società avrebbe devoluto a favore del Comune i tratti di terreno acquisiti a suo tempo da terzi ed incorporati nella strada accorciatoia anzidetta allo scopo di rendere più agevole e più idonea la costruzione della funicolare"*;

- la proprietà del *"fabbricato costruito dalla Società all'imbocco della via Benedetto D'Acquisto ed edificio in uso di ristorante e d'ufficio con terreno antistante sistemato a villetta"* sarebbe transitata immediatamente al Comune di Monreale, diversamente da quanto previsto nel contratto del 1887, secondo cui tale transazione sarebbe avvenuta novanta anni dopo;

- il valore catastale dell'immobile sarebbe stato attribuito ai due enti, in particolare, il "fabbricato con annessa villetta" era a carico del Comune di Monreale, il "vano a uso rimessa ed officina ed annessi" a carico della Società Anonima Siciliana Trasporti.

Quanto convenuto nel suddetto atto era graficamente illustrato in una pianta allegata, segnata alla lettera "D", in cui la proprietà dei beni immobili era distinta per ciascun ente.

In data 18 novembre 1941 entrava in funzione la linea filoviaria che collegava Palermo con Monreale, in alternativa con la preesistente funicolare lasciata provvisoriamente in funzione ancora per poco tempo.

Ad inizio degli anni Sessanta l'Albergo Savoia risultava ancora in funzione, classificato in IV categoria come da D.M. 31 dicembre 1960 -Classificazione nazionale degli alberghi, pensioni e locande, per il biennio 1961-62.

Dell'originario cespite di immobili di proprietà della Società Anonima Siciliana Trasporti, nel 1967 la porzione residua della Stazione transitava all'ENEL s.p.a. che successivamente l'avrebbe destinata ad uffici, per essere poi venduta nel 2004 a privati; si trattava dell'antico fabbricato della Stazione, a corpo unico, composto da tre vani a piano terra, di cui uno utilizzato quale cabina ENEL ed uno al primo piano e della 'rimessa' ubicata al piano terra dell'Albergo, nonché della corte comune.

Cessata l'attività turistico-alberghiera, l'ex Albergo era utilizzato, come spazio aggregativo per manifestazioni socio-politico-culturali al piano terra e come sede rappresentativa degli uffici comunali.

A metà degli anni '90 l'ex albergo è stato oggetto di consistenti interventi di ristrutturazione che hanno comportato anche parziali variazioni dell'assetto distributivo, oltre il rifacimento degli impianti e l'installazione di un ascensore interno; al 2022 risale l'esecuzione dell'intervento di riqualificazione dei prospetti, con restauro degli intonaci esterni, rifacimento del terrazzo di copertura e sistemazioni di infissi e balconi.

Per le motivazioni sovraesposte, in relazione a quanto riscontrato e alla permanenza parziale dei requisiti necessari ai fini della dichiarazione di interesse culturale del bene oggetto di verifica,

considerato che l'ex albergo Savoia è un edificio pregevole, particolarmente rappresentativo per la storia del Comune di Monreale tra fine XIX e primi decenni del XX secolo, confermato anche dall'originario utilizzo per il soggiorno di regnanti, una struttura edilizia identificativa di un'epoca di grande fulgore culturale e di innovazione tecnologica anche nell'ambito dei trasporti, che costituisce significativa testimonianza della temperie culturale "de fin du siècle" e dei suoi riflessi nella vita sociale per la cittadina di Monreale,

verificato che nella sua complessità è un bene culturale importante, in assenza negli spazi interni dell'ex albergo di caratteri architettonici e storico-artistici di particolare interesse, si ritiene che l'ex Albergo Savoia sito a Monreale, con ingresso principale in via Benedetto D'Acquisto, oggi identificato al Catasto Fabbricati del Comune di Monreale al Foglio di M.U. particella 2053 subalterno 8 di proprietà del Comune di Monreale, rivesta interesse storico-monumentale ai sensi dell'art.10 comma 1 del D.Lgs 42/2004 recante il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e ss.mm.ii. limitatamente ai prospetti su pubblica via e corte interna, alle coperture e alle aree dei terrazzi su via Benedetto D'Acquisto.

Arch. Maria Pia Guarcello

BIBLIOGRAFIA

- R. La Duca, *La funicolare di Monreale*, Palermo 28 gennaio 1976, sta in: *Alla scoperta della tua città: Palermo, ieri e oggi*, Napoli 1979
- R. La Duca, *La città perduta: cronache palermitane ieri e oggi*, IV serie, 1978;
- Salvatore Amoroso, *Il trasporto pubblico a Palermo*, Palermo 1985;
- Antonietta Iolanda Lima, *Monreale*, Palermo 1991;
- Assessorato BB.CC.AA. E P.I. *Le Stazioni ferroviarie di Palermo*, Palermo 2001;
- Giulia Sommariva, *Alberghi storici di Palermo*, Palermo 2002;
- Università degli Studi di Palermo-Scienze del Patrimonio Culturale, dottoressa Laura Di Fede - Coordinatore Gianfranco Marrone, *Visto dagli altri: il patrimonio culturale siciliano fotografato dagli stranieri durante il XIX secolo*. AA.A. 2021

FONTI ARCHIVISTICHE

- Archivio Storico Comunale "Giuseppe Schirò", Fondo Moderno, Volumi/Registri n. 114, 115;
- Archivio Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo, MON 3594, FASC. 0238

E=9100



EX ALBERGO SAVOIA di proprietà del Comune di Monreale
sottoposto a tutela ai sensi dell'art.10 comma 1 del D.LGS.42/2004 e ss.mm.ii.
limitatamente ai prospetti su pubblica via e corte interna, alle coperture e alle aree dei terrazzi

Agenzia delle Entrate
CATASTO FABBRICATI
 Ufficio provinciale di
 Palermo

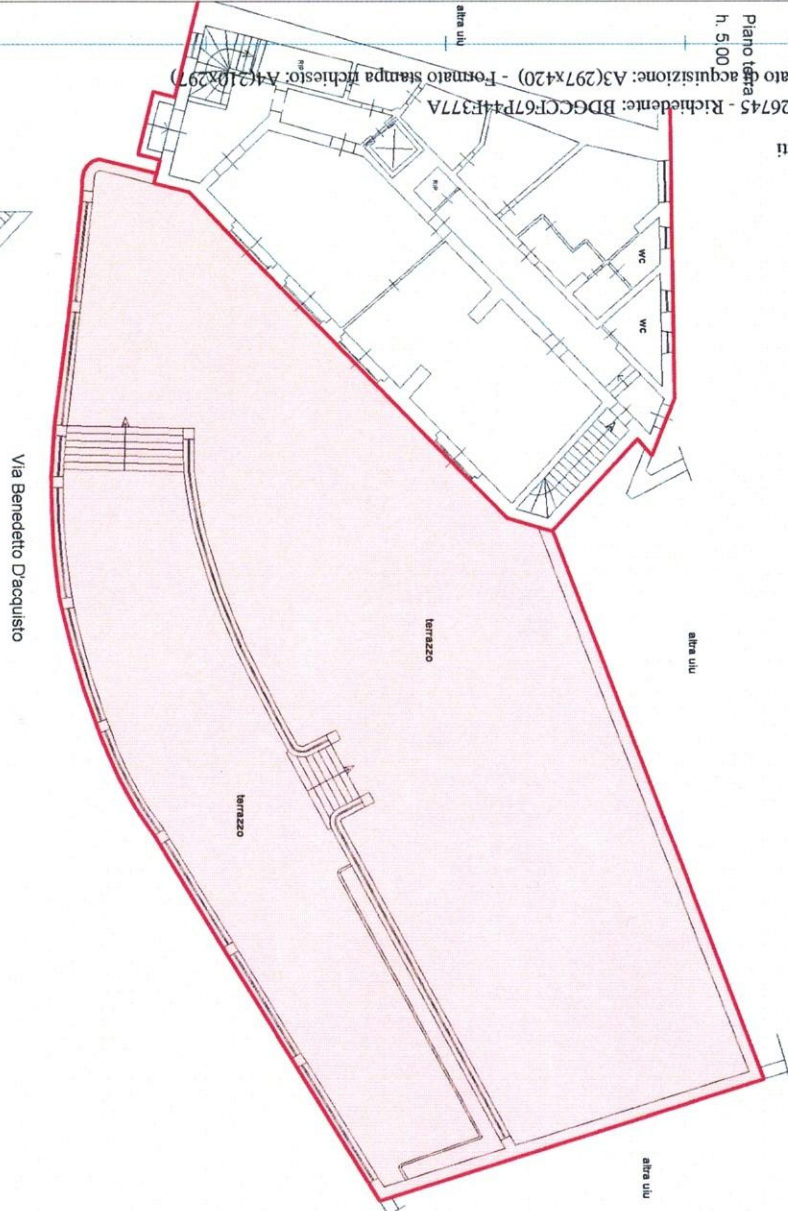
Dichiarazione protocollo n. PA0059579 del 10/03/2025
 Comune di Monreale
 Via Castellana
 civ. 108A

Identificativi Catastrali:
 Sezione: MU
 Foglio: MU
 Particella: 2053
 Subalterno: 8
 Completata da:
 Montelepre Pietro
 Iscritto all'albo:
 Geometri
 Prov. Palermo
 N. 4547

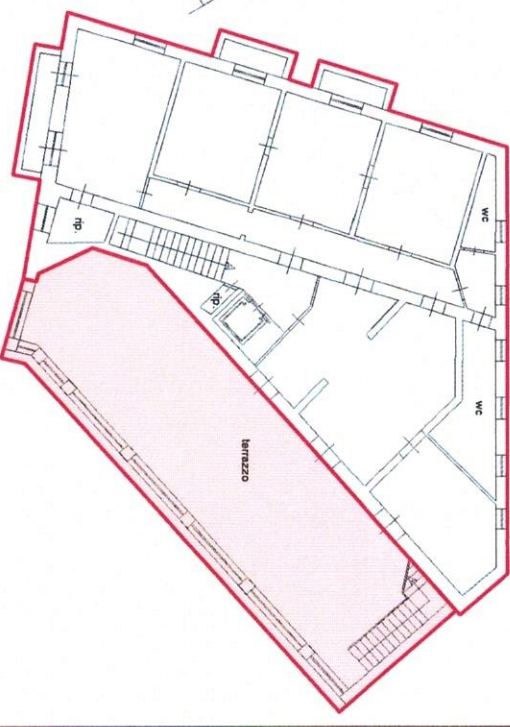
Scala 1: 200

Piano terra
 h. 5,00

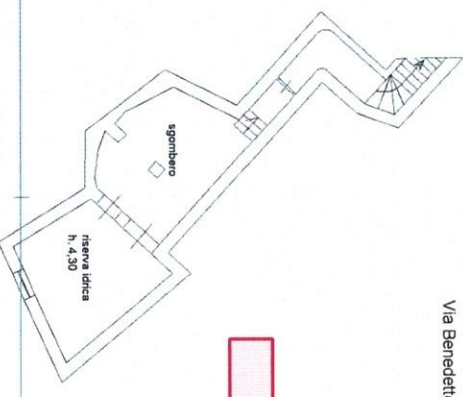
Richiedente: BDGCCF67P44F377A
 Formato acquisizione: A3(297x420) - Formato stampa richiesto: A4(210x297)



Piano primo
 h. 4,30



Piano S1
 h. 2,15



EX ALBERGO SAVOIA di proprietà del Comune di Monreale
 sottoposto a tutela ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.LGS. 42/2004 e ss.mm.ii.
 limitatamente ai prospetti su pubblica via e corte interna, alle coperture e alle aree dei terrazzi

Piano secondo

