

## CAMERA DEI DEPUTATI N. 424

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GRASSO NICOLOSI ANNA, MUSOTTO, SALA, CALANDRONE GIACOMO,  
FIORENTINO, DI MAURO, GIACONE, FAILLA

Annunziata il 27 novembre 1953

## Provvidenze a favore della città di Palermo

ONOREVOLI COLLEGHI! — La nostra proposta di legge, che prevede speciali provvidenze per il comune di Palermo, è dettata dalle urgenti ed improrogabili esigenze di questa grande città, chiamata ad assolvere ad importanti compiti di rinascita e di guida dell'autonomia siciliana.

In precedenza il Parlamento ha proposto leggi speciali per le città di Roma e di Napoli, leggi che rispondono a un giusto indirizzo e ad obiettivi bisogni di queste grandi città italiane. Riteniamo che anche per Palermo il Parlamento debba assumere l'iniziativa di una legge speciale, soprattutto per il mancato adempimento da parte dello Stato degli obblighi derivantigli dall'articolo 38 dello Statuto Siciliano.

La situazione nei quartieri popolari di Palermo, già tragica per le condizioni igienico-sanitarie e per il sovraffollamento, è divenuta insostenibile in conseguenza dei bombardamenti che hanno distrutto o gravemente danneggiato oltre il 50 per cento dei 260 mila vani esistenti nella città all'inizio della guerra.

Palermo vanta, di fronte alle altre città siciliane ed a quelle più martorate del Mezzogiorno, il triste primato delle distruzioni di abitazioni in conseguenza degli eventi bellici.

Le cifre che seguono, per quanto incomplete e provvisorie (Luigi Arcuri Di Marco,

*Bollettino mensile dell'Osservatorio Economico del Banco di Sicilia*, luglio 1947) sono abbastanza eloquenti al riguardo:

Città	Stanze ad uso di abitazione distrutte	Percentuale sul totale del Mezzogiorno
Napoli . . . . .	30.005	9,4
Reggio Calabria . . . . .	4.289	1,3
Cagliari . . . . .	9.645	3,0
Palermo . . . . .	69.233	21,8
Catania . . . . .	9.323	2,2
Messina . . . . .	5.857	1,8
Trapani . . . . .	6.869	2,2

A Palermo, secondo dati recenti, 483.777 cittadini abitano 96.414 alloggi per complessivi 273.858 vani, con un indice di affollamento di 1,76 contro l'indice medio nazionale di 1,28. Ma queste cifre già gravi di per sè, non danno la visione esatta delle reali condizioni delle abitazioni dei quartieri popolari di Palermo (Kalsa, Alberghiera, Capo, Borgo, ecc.) nei quali l'indice di affollamento per vano è assai più elevato. Infatti la popolazione rimasta priva di alloggio si è ancora più addensata nei quartieri ove le abitazioni avevano un canone più basso e, quindi, più facilmente accessibile alle categorie meno abbienti. D'altra parte l'edilizia privata si è orientata verso la costru-

zione di alloggi di lusso destinati ai ceti più agiati, o di abitazioni a tipo cosiddetto popolare, ma sempre destinate alle categorie con un reddito di una certa consistenza.

Le condizioni qualitative dell'alloggio nei quartieri della vecchia Palermo sono quelle che caratterizzano « i catai », così come « i bassi di Napoli » o gli « abbaini di Milano »: uno o due vani al più, privi dei più elementari servizi igienici, del gabinetto, della cucina, dell'acqua, e perfino talvolta della luce artificiale; privi di aria, della luce solare, e dove l'umidità, la polvere, i cattivi odori delle fogne e dei collettori, l'affollamento, la promiscuità, portano ad una spaventosa degradazione fisica e morale. Nel 1881 un terzo circa della popolazione di Palermo abita in questi catai, nel 1927 sono 90.203 abitanti in 7.092 catai, di cui 5.576 dichiarati non risanabili; nel 1931, tra decine di migliaia di abitazioni malsane, ve ne sono 7.503 di un solo vano abitati da 47.812 persone con una media di 6.4 per vano. Quanti siano oggi i catai e quanti cittadini vi abitino non è stato possibile sapere con esattezza, ma può dirsi che all'Albergheria, alla Kalsa, al Borgo, al Capo, le condizioni di abitazione sono quelle dei catai. Da rilievi e indagini eseguite di recente in questi quartieri della vecchia Palermo, risulta chiaramente che le condizioni di abitabilità sono ulteriormente peggiorate anche perché le opere parziali di risanamento eseguite negli ultimi decenni, non essendo state accompagnate dalla costruzione nella zona di alloggi accessibili alle categorie più povere, hanno spinto un numero sempre crescente di cittadini a spostarsi in essi. Né caratteristiche sostanziali diverse hanno le abitazioni della stessa zona nei piani sopraelevati. In questi quartieri la morbilità e la mortalità raggiungono punte elevatissime per gli effetti concomitanti della condizione sociale del sovraffollamento e dell'abitazione malsana.

Sulla base dei risultati delle varie indagini si può rilevare che nei quartieri della Kalsa, dell'Albergheria, ecc., la mortalità scenderebbe del 30 per cento circa ove l'indice di affollamento fosse pari a quello medio della città di Palermo. Tralasciando altre considerazioni sulla criminalità minorile, sulla mortalità, ecc., appare opportuno soffermarsi sull'aspetto della struttura sociale di questi quartieri.

In uno studio presentato nel 1937 alla facoltà di Ingegneria dell'Università di Palermo si rileva che l'88 per cento degli operai, dei salariati, del personale di fatica, abita il 62 per cento delle case malsane di Palermo e che

il 68 per cento degli operai abita in condizioni di sovraffollamento.

La situazione odierna presenta senza dubbio caratteri analoghi. Occorre adottare una soluzione tale da assicurare alle categorie lavoratrici attualmente residenti nei quartieri da risanare un alloggio nella zona delle loro attività, tenuto conto che queste, in massima parte saltuarie e poco redditizie, trovano le loro radici nell'ambito del quartiere (piccolo commercio sia fisso che ambulante, piccoli artigiani, prestatori d'opera a domicilio, pescatori, ecc.). Una soluzione diversa comporterebbe per alcuni la impossibilità di continuare a svolgere la loro normale attività; per altri un aggravio sensibile, in rapporto al già misero bilancio familiare, di spese per mezzi di trasporto che verrebbero ad eludere, almeno in parte, il beneficio di un canone basso di affitto.

L'entità del problema appare nelle sue proporzioni dal confronto dell'indice di affollamento della città di Palermo con quello medio nazionale, rivelando la mancanza di circa 150.000 vani per raggiungere la situazione media nazionale che, d'altronde è bene rilevare, rispecchia una situazione generale di crisi degli alloggi.

Di questi vani si presume che 70.000 siano da destinare ai bisogni dei ceti meno disagiati e per i quali va via via provvedendo l'iniziativa privata, 80.000 ai ceti meno abbienti ed ai poveri che nella quasi totalità si addensano nei vecchi quartieri ove il contingente di affollamento raggiunge cifre elevatissime (fino a 15 persone per vano).

Il problema delle abitazioni per i cittadini meno abbienti di Palermo è di tale rilievo economico e soprattutto sociale che la sua integrale soluzione si pone come inderogabile esigenza.

Al risanamento edilizio del comune di Palermo si deve unire il risanamento igienico a cui non si può provvedere con i mezzi già predisposti o attingendo alle risorse della finanza locale, oberate da un grave dissesto che è andato via via accentuandosi per le note vicende della reintegrazione dei bilanci deficiari dei comuni siciliani.

D'altro canto gli stessi stanziamenti del bilancio del comune di Palermo per opere pubbliche prevedono una spesa per abitante insignificante rispetto a quella che normalmente si spende nei grandi comuni italiani.

Lo Stato non ha versato annualmente alla Regione le somme relative al fondo di solidarietà nazionale, così come previsto dall'articolo 38 dello Statuto siciliano, sia in rela-

zione all'entità sia in relazione al versamento, il che non consente un aiuto diretto a carico delle risorse finanziarie della Regione per le opere pubbliche necessarie per migliorare la gravissima situazione del comune di Palermo.

Gli indici di depressione del comune di Palermo sono i più bassi di tutta la Sicilia.

Al mancato versamento del contributo derivante dal fondo di solidarietà nazionale non ha corrisposto una politica di lavori pubblici a carico dello Stato che deve provvedere in base all'articolo 14 dello Statuto siciliano alla esecuzione di opere pubbliche di interesse nazionale.

Le norme di attuazione dello Statuto Siciliano in materia di opere pubbliche (decreto del Presidente della Repubblica (30 luglio 1950, n. 878) considerano (articolo 3) opere pubbliche di interesse nazionale:

a) la costruzione, riparazione e manutenzione di strade statali;

b) le nuove costruzioni ferroviarie;

c) i porti di prima categoria e quelli di seconda categoria prima, seconda e terza classe;

d) le costruzioni di edifici per servizi statali nonché degli edifici destinati a sedi giudiziarie la cui costruzione sia assunta dallo Stato a proprio carico.

Nonostante tale impegno, limitate sono rimaste le spese destinate alla Sicilia e in particolare quelle in favore del comune di Palermo, il quale ha urgente necessità di sistemare il suo traffico viario, ferroviario, marittimo ed aereo.

Gli impianti ferroviari, le reti viarie di grande traffico, le attrezzature portuali, l'aeroporto, sono tra i più arretrati d'Italia ed assolutamente insufficienti alle esigenze di un grande centro come Palermo.

Per deficienza di mezzi non si è potuto ancora realizzare quanto predisposto a tal proposito dai progetti di massima esistenti.

Occorre completare tutti gli impianti ferroviari della stazione marittima in relazione ai lavori di sistemazione del porto. Occorre sopprimere l'ultimo tratto della linea Palermo-Corleone, innestando la linea nella stazione centrale, completare i lavori relativi alla linea di circonvallazione della città per liberarla dai numerosi passaggi a livello che ostacolano il traffico cittadino.

Bisogna inoltre provvedere all'attuazione del piano della grande viabilità per portare il grande traffico all'esterno, traffico che attualmente si svolge attraverso le anguste arterie interne.

Per quanto riguarda il porto di Palermo, che trovasi su una rotta tra le più importanti del Mediterraneo, è necessario provvedere alla sostituzione delle carenenti e primordiali attrezzature di arredamenti portuali con nuove attrezzature, adeguate alle esigenze del traffico marittimo locale.

Analoghe considerazioni valgono per l'aeroporto per il quale s'impone con urgenza l'ammodernamento e la costruzione di una nuova pista, se non si vuole arrivare alla sospensione completa del traffico aereo.

Per quanto riguarda il dissesto delle finanze comunali, la situazione nel comune di Palermo si presenta con punte più gravi a causa della già accennata depressione economica e del mancato intervento del Ministero delle finanze in favore dei comuni siciliani con i noti provvedimenti per la finanza locale. Da ciò la necessità di un tempestivo e congruo intervento finanziario a favore dell'amministrazione comunale di Palermo per consentirle di raggiungere al più presto il pareggio del bilancio.

Onorevoli colleghi, queste sono le considerazioni che ci spingono a sottoporre alla vostra approvazione la presente proposta di legge.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

In aggiunta alle spese ad intero carico dello Stato ed ai contributi statali per opere pubbliche nel comune di Palermo e per l'integrazione del bilancio del comune stesso, da sostenersi o da concedersi con i normali stanziamenti di bilancio in esecuzione di leggi generali, sono autorizzate le spese e i contributi previsti dalla presente legge.

### ART. 2.

Per la costruzione a carico dello Stato, di fabbricati popolari nei quartieri da risanare, da destinare ad alloggio per le famiglie bisognose allocate negli edifici da sgomberare per l'attuazione del piano di risanamento di cui agli articoli seguenti è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi.

### ART. 3.

Sono altresì autorizzate a carico dello Stato le seguenti spese:

a) lire 2 miliardi per la costruzione in Palermo di edifici universitari nonché per la costruzione dell'Istituto Industriale e di quello Nautico;

b) lire 2 miliardi per la ricostruzione, il potenziamento delle reti portuarie e delle attrezzature in servizio nel porto di Palermo;

c) lire 1 miliardo per l'ampliamento e la sistemazione dell'aeroporto civile di Palermo.

L'azienda autonoma delle strade statali è autorizzata a provvedere al completamento del piano della grande viabilità della città di Palermo.

A tale scopo è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi.

L'amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere alla sistemazione dei propri impianti e servizi nella città di Palermo. A tale fine è autorizzata la spesa di lire 7 miliardi.

### ART. 4.

Per le spese di cui agli articoli 2 e 3 la somma complessiva di lire 27 miliardi sarà iscritta nel bilancio di previsione del Ministero del tesoro in ragione di lire 5 miliardi e 400 milioni annui dal 1953-54 al 1958-59 da versare alle Amministrazioni competenti.

## ART. 5.

La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere al comune di Palermo, per il risanamento igienico, edilizio ed urbanistico della città, mutui ammortizzabili in 30 anni, al tasso vigente al momento della concessione con il concorso statale annuo in ragione del 5 per cento della somma mutuata per un ammontare complessivo di 30 miliardi in ragione di 3 miliardi all'anno a partire dal 1954.

I mutui previsti dal precedente comma sono garantiti dallo Stato. Per i singoli mutui la garanzia sarà prestata dal Ministero del Tesoro di concerto con quello delle Finanze.

## ART. 6.

La somma di lire 43 miliardi e 500 milioni, occorrenti per il pagamento dei contributi previsti dall'articolo precedente, sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici in ragione di lire 150 milioni per il 1953-54, lire 300 milioni per il 1954-55, lire 400 milioni per il 1955-56, lire 600 milioni per 1956-57, lire 750 milioni per il 1957-58, lire 900 milioni per il 1958-59, lire 1 miliardo e 50 milioni per il 1959-60, lire 1 miliardo e 200 milioni per il 1960-61, lire 1 miliardo e 350 milioni per il 1961-62, lire 1 miliardo e 500 milioni a partire dall'esercizio 1962-63, lire 1 miliardo e 200 milioni per il 1983-84, lire 1 miliardo e 50 milioni per il 1984-85, lire 900 milioni per il 1985-86, lire 750 milioni per il 1986-87, lire 600 milioni per il 1987-88, lire 450 milioni per il 1988-89, lire 300 milioni per il 1989-90 e lire 150 milioni per il 1990-91.

## ART. 7.

Per il riassetto finanziario del bilancio del comune di Palermo, le reti di ammortamento dei mutui passivi contratti dal comune per la copertura dei disavanzi di gestione, relativi agli esercizi finanziari del periodo 1943-53 vengono assunte, a decorrere dall'esercizio finanziario 1954-55, a totale carico dello Stato sino alla estinzione degli stessi mutui e per un ammontare annuale non superiore ai 500 milioni.

## ART. 8.

In attesa di provvedimenti per realizzare stabilmente il risanamento del bilancio del comune di Palermo, è autorizzata la concessione a favore del comune di Palermo, di un contributo annuo di lire 1 miliardo e 500 milioni per gli esercizi finanziari 1° luglio 1954-30 giugno 1957, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Interno.